SKRZYDLATA POLSKA

NR 13 (716) ● 28. III. 1965 r. ● CENA ZŁ 2

Dowódca statku
płk PAWEŁ BIELAJEW

ZAŁOGA „WOSCHODA-2"

Ppłk
ALEKSIEJ LEONOW

ZDJĘCIA:
Agencja Prasowa
„NOWOSTI"
(APN)

ECHA LOTNIA

SPACER W KOSMOSIE

A WIĘC mamy nową sensację w Kosmosie, a zarazem nowy wielki sukces radzieckiej astronautyki: 18 marca po raz pierwszy człowiek opuścił w Kosmosie kabinę statku i przez kilkanaście minut przebywał w przestrzeni kosmicznej, po czym powrócił z powrotem na pokład „Woschoda-2". Ten pierwszy w historii — jak to szybko określiła prasa całego świata — spacer w Kosmosie stanowi dalszy poważny krok na drodze podboju Kosmosu, a przede wszystkim realizacji programu lądowania na Księżycu, o czym przecież tak obszernie mówiło się na zeszłorocznym Kongresie Astronautycznym w Warszawie.

Kiedy oglądaliśmy na ekranach naszych telewizorów (w retransmisji telewizyjnej z pokładu radzieckiego statku kosmicznego), jak to 30-letni kosmonauta Aleksiej Leonow ubrany w specjalny skafander poruszał się powoli przy statku w przestrzeni kosmicznej, niejednemu z nas przypomniały się zapewne różne ilustracje rysunkowe z czasopism lub książek, przedstawiające właśnie ludzi w skafandrach poruszających się swobodnie w Kosmosie lub pracujących przy montażu stacji kosmicznych. Ten wytwór fantazji ludzkiej miał i ma jednak swe pokrycie w dociekaniach naukowych na drodze do opanowania Kosmosu.

Ludzie, ażeby móc latać na inne planety, a w pierwszym rzędzie na Księżyc, muszą nauczyć się wielu czynności w przestrzeni kosmicznej, ażeby loty w Kosmosie przebiegały sprawnie i kończyły się szczęśliwie. Z dala od Ziemi, w zupełnej pustce, trzeba będzie przecież wysiadać ze statku lub wsiadać do niego, przesiadać się z jednego pojazdu na drugi, wykonywać na zewnątrz różne czynności, m. in. prace montażowe (chociażby przy tworzeniu tzw. satelitarnych stacji przesiadkowych). Wszystko to wymaga żmudnych doświadczeń, wielu ćwiczeń i treningu.

Wydaje się więc, że lotem „Woschoda-2" uczyniono właśnie pierwszy krok w tym kierunku. Można też sądzić, iż stanowi to początek nowego etapu badań w Kosmosie. Badań o doniosłym znaczeniu na drodze realizacji lotu i lądowania człowieka na Księżycu, co nie jest przecież sprawą tak bardzo znowu odległą.

I jeszcze jedno. Statek „Woschod-2" osiągnął największą, bo prawie 500 km, wysokość od Ziemi w stosunku do wszystkich poprzednich statków kosmicznych załogowych. To nie tylko nowy rekord wysokości, ale przede wszystkim nowa możliwość przeprowadzenia dalszych badań naukowych.

Ikarus

Z lewej — płk Paweł Bielajew, dowódca statku, z prawej — ppłk Aleksiej Leonow, który pierwszy na świecie opuścił statek kosmiczny na orbicie.

Foto: Agencja Prasowa „Nowosti" (APN)

PO RAZ PIERWSZY W HISTORII CZŁOWIEK OPUŚCIŁ KABINĘ STATKU KOSMICZNEGO

W dniu 18 marca 1965 roku dokonano w Związku Radzieckim nowego milowego kroku na drodze opanowania przestrzeni kosmicznej. Oto w przestrzeń pozaziemską został wysłany statek „Woschod-2" z dwoma kosmonautami na pokładzie. Byli to: dowódca statku — płk Paweł Bielajew i ppłk Aleksiej Leonow.

Po raz pierwszy w historii ludzkiej człowiek opuścił kabinę statku kosmicznego, a następnie powrócił do niej. Dokonał tego ppłk Aleksiej Leonow, który oddalił się od „Woschoda-2" na odległość do 5 metrów i przez około 20 minut przebywał w przestrzeni, gdzie unosił się swobodnie oraz przeprowadzał szereg zaplanowanych badań i doświadczeń. Leonow rozpoczął swój historyczny kosmiczny spacer w 90 minut po starcie, a więc w chwili, gdy „Woschod-2" zakończył pierwsze okrążenie Ziemi i znalazł się z powrotem nad kosmodromem.. Kosmonauta wyszedł ze statku poprzez szczelną śluzę powietrzną, oddzielającą kabinę załogi od przestrzeni kosmicznej. Podczas pobytu w przestrzeni kosmicznej Leonow zbadał zewnętrzną powłokę „Woschoda-2", dokonał zdjęć filmowych oraz obserwacji Ziemi i otoczenia.

Ubiór kosmonauty składał się z metalowego hełmu, skafandra ciśnieniowego, rękawic i butów. Chronił on Leonowa przed promieniowaniem kosmicznym, ciepłem promieni słonecznych oraz zapewniał normalne oddychanie. Skafander posiadał własny system zasilający i kontrolujący czynności biologiczne kosmonauty.

Rewelacyjne zdjęcia z opuszczenia statku „Woschod-2" przez kosmonautę Leonowa były przekazane drogą telewizyjną na Ziemię, gdzie po utrwaleniu na taśmie magnetycznej zostały w kilka godzin później nadane przez telewizję moskiewską w programie międzynarodowym. Historyczny reportaż kosmiczny był także odbierany w Polsce.

Statek „Woschod-2" wystartował 18 marca br o godzinie 8 czasu warszawskiego z kosmodromu Bajkonur. Dane orbity były następujące: perigeum — 173 km, apogeum — 495 km. Tym samym „Woschod-2" pobił dotychczasowy rekord wysokości załogowego lotu kosmicznego, wynoszący 408 km i należący do statku „Woschod-1". Orbita „Woschod-2" była nachylona do płaszczyzny równika ziemskiego pod kątem około 65 stopni, a początkowy okres obiegu Ziemi wynosił 90,9 min.

Dowódca statku Paweł Bielajew ma 40 lat, jest pułkownikiem lotnictwa, absolwentem wojskowej akademii lotniczej oraz ojcem dwóch córek.

Aleksiej Leonow liczy 30 lat, jest podpułkownikiem i studiuje obecnie w wojskowej akademii lotniczej im. Żukowskiego. Ma on 4-letnią córeczkę.

Bliższe szczegóły tego epokowego lotu kosmicznego podamy w następnych numerach naszego pisma

Z OSTATNIEJ CHWILI

Po 26 godzinach i 2 minutach lotu „Woschod-2" wylądował pomyślnie koło miasta Perm u podnóża Uralu.

Podczas lądowania dowódca statku Paweł Bielajew włączył system sterowania ręcznego. Obaj kosmonauci czują się dobrze.

NOWE REKORDY SPADOCHRONIARZY

Z satysfakcją donosimy o nowych krajowych rekordach spadochronowych ustanowionych przez skoczków Aeroklubu Wrocławskiego, którzy jako pierwsi w tym roku rozpoczęli trening sportowy. Ustanowili oni cztery rekordy spadochronowe:

1. Dnia 11 marca br trzyosobowa grupa skoczków w składzie: **Ryszard Kuś, Zbigniew Weber i Adam Kolak** wykonała skok z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Rezultat 2,11 m.

2. Dnia 11 marca br. trzyosobowa grupa skoczków w składzie: **Ryszard Kuś, Wojciech Soleżyński i Edward Ligocki** wykonała skok z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Wynik **10,32 m.**

3. Dnia 14 marca br trzyosobowa grupa skoczków w składzie: **Edward Ligocki, Ryszard Kuś i Wojciech Soleżyński** wykonała skok z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Wynik **4,20 m.**

4. Dnia 14 marca br. Wojciech Soleżyński wykonał skok z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania. Wynik **1,60 m.**

Wszystkie rekordowe skoki wykonane zostały na pokrywę śniegową. Przy tej okazji warto zaznaczyć, iż tegoroczne rekordy są pierwszymi w historii naszego spadochroniarstwa, przeprowadzonymi w miesiącu marcu. Gratulujemy. (m).

W SKRÓCIE

Z wizytą w powiecie tarnobrzeskim bawił były lotnik radziecki, pułkownik rezerwy Piotr Fomiczew, który w sierpniu 1944 r został zestrzelony nad Sandomierzem i po skoku ze spadochronem ukrywał się we wsi Sokolniki. Odwiedził on Jana Fiołka, któremu zawdzięcza uratowanie oraz spotkał się z przedstawicielami miejscowych władz, młodzieżą szkolną i pilotami Aeroklubu w Stalowej Woli. Wszystkie te spotkania upłynęły w bardzo serdecznej atmosferze.

*

Zarząd Klubu Publicystów Lotniczych zawiadamia, że w dniu 5 kwietnia br o godzinie 17.00, w Domu Dziennikarza w Warszawie, odbędzie się Walne Zebranie Sprawozdawczo-Wyborcze Klubu Publicystów Lotniczych przy SDP. Zarząd prosi wszystkich kolegów dziennikarzy z terenu — członków KPL — o przybycie na zebranie.

Przed sezonem

BOGATY I PRACOWITY ROK
(Z obrad II Plenum ZG APRL)

PRACOWITY dzień mieli członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, obradujący 6 marca br. na drugim z kolei, po VII Krajowym Zjeździe, plenarnym zebraniu, któremu przewodniczył prezes ZG Stefan Antosiewicz. Przedmiotem obrad były bowiem bardzo ważne dla działalności lotnictwa sportowego sprawy: plan pracy Zarządu Głównego na rok 1965, plan działalności APRL na rok bieżący, sprawozdanie finansowe za 1964 r. oraz plan realizacji wniosków zgłoszonych (poza Uchwałą Zjazdu) na VII Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL.

Jak wynika ze sprawozdania finansowego, rok ubiegły był w działalności Aeroklubu PRL dalszym poważnym krokiem naprzód w działalności szkoleniowo-sportowej, organizacyjnej i administracyjno-gospodarczej. Pomimo różnych jeszcze braków, mankamentów i nieprawidłowości, występujących na niektórych odcinkach działalności organizacji, nastąpiła w aeroklubach bardzo widoczna poprawa gospodarności, uzyskiwanie większych efektów szkoleniowych i sportowych mniejszym kosztem, przy znacznych nieraz oszczędnościach w niektórych klubach. W skali całego APRL, na przykład, koszty szkolenia modelarskiego w stosunku do 1963 r. zmniejszyły się o 4 proc., wykonanie zadań natomiast jest o 8 proc. większe niż w 1963 r. Także koszty szkolenia szybowcowego uległy w 1964 r. zmniejszeniu w stosunku do 1963 r. Średni bezpośredni koszt jednostkowy szkolenia w 1964 r. kształtował się w Aeroklubie PRL następująco:

— koszt 1 godziny lotu w szkoleniu samolotowym wyniósł — 603 zł,

— koszt 1 godziny lotu w szkoleniu szybowcowym wyniósł — 428 zł,

— koszt 1 skoku w szkoleniu spadochronowym wyniósł — 340 zł,

— koszt szkolenia 1 modelarza lotniczego wyniósł — 194 zł.

Rzecz jasna, że bezpośrednie koszty szkolenia nie kształtowały się w aeroklubach i szkołach APRL na poziomie średniej i wykazują znaczne odchylenia. Nie wszyscy i nie wszędzie mieli w zeszłym roku na uwadze względy ekonomiczne. Ogólnie można stwierdzić, że do dobrze gospodarujących ośrodków APRL w 1964 r. należały te aerokluby i szkoły, które uzyskały koszt jednostkowy szkolenia (samolotowego, szybowcowego, spadochronowego i modelarskiego) niższy od średniego kosztu w APRL za ubr. Należą do nich: **Aeroklub Białostocki, Aeroklub Bielsko-Bialski, Aeroklub Kujawski, Aeroklub Śląski, Aeroklub Wrocławski oraz Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach i Centrum Szybowcowe w Lesznie.** O dużej jeszcze rozpiętości bezpośrednich kosztów szkolenia świadczą m. in. następujące przykłady:

W szkoleniu samolotowym koszt 1 godziny lotu był:

— najniższy w aeroklubach: Mazowieckim (358 zł), Poznańskim (410 zł), Tatrzańskim (412 zł), Grudziądzkim (461 zł) i Jeleniogórskim (467 zł);

— najwyższy w aeroklubach: Rzeszowskim (913 zł), Podkarpackim (829 zł), Kieleckim (828 zł), Pomorskim (800 zł) i Słupskim (770 zł);

W szkoleniu szybowcowym koszt 1 godziny lotu był:

— najniższy w aeroklubach: Robotniczym w Świdniku (221 zł), Bielsko-Bialskim (226 zł), Gliwickim (283 zł), Wrocławskim (284 zł) i Tatrzańskim (285 zł);

— najwyższy w aeroklubach: Rybnickim (830 zł), Podhalańskim (804 zł), Ziemi Mazowieckiej (783 zł), Radomskim (678 zł) i Łódzkim (630 zł);

W szkoleniu spadochronowym koszt 1 skoku z samolotu był:

— najniższy w aeroklubach: Krakowskim (176 zł), Wrocławskim (217 zł), Jeleniogórskim (226 zł), Częstochowskim (233 zł) i Białostockim (264 zł);

— najwyższy w aeroklubach: Tatrzańskim (1 579 zł), Stalowowolskim (839 zł), Ostrowskim (727 zł), Warszawskim (607 zł) i Opolskim (553 zł).

W okresie sprawozdawczym Przedsiębiorstwo Usług i Produkcji Ubocznej Aeroklubu PRL wygospodarowało zysk bilansowy. Na jego uzyskanie złożyła się działalność LZUG-u i Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie. Warto przy okazji podać, że w 1964 r. Lotniczy Zespół Usług Gospodarczych wykonał zabiegi ochronne na obszarze 137 563 ha, wylatując łącznie na swych samolotach 6 733 godziny (w tym 289 godzin w Bułgarii), w czasie których rozsypano z powietrza 6 190 ton środków chemicznych.

Skoro już mowa o bilansie, to trzeba tu również dodać, że w porównaniu z rokiem 1963 nastąpił w ubr. poważny wzrost dochodów ze składek członkowskich, co nie jest przecież bez znaczenia w całokształcie działalności finansowej APRL.

Ogólnie rzecz biorąc, rok ubiegły był dla lotnictwa sportowego bogaty, ale i pracowity, co wyraża się m. in. w przyjętym na II Plenum ZG APRL bilansie finansowym za 1964 r. Jednak niemniej bogaty i pracowity będzie dla członków APRL, kadry i działaczy sportu lotniczego rok bieżący — 1965 r.

Dokończenie na str. 18

KALENDARZ IMPREZ LOTNICTWA SPORTOWEGO NA 1965 R.

I. IMPREZY CENTRALNE

- ▲ **XI Szybowcowe Mistrzostwa Polski** — Leszno ● 27 czerwca — 11 lipca
- ▲ **Krajowe Zawody Szybowcowe** — II liga — Lisie Kąty ● 6—20 czerwca
- ▲ **X Samolotowe Mistrzostwa Polski** — Krosno (termin zostanie ustalony)
- ▲ **Mistrzostwa w Akrobacji Samolotowej Krajów Socjalistycznych** — Łódź ● 10—19 września
- ▲ **VIII Spadochronowe Mistrzostwa Polski** — Wrocław ● 2—12 września
- ▲ **IV Krajowe Zawody Balonowe** — Jelenia Góra ● 5 września
- ▲ **Mistrzostwa Polski Modeli Latających:**
- — prędkie, akrobacyjne i wyścigowe na uwięzi — Warszawa ● 31 maja
- — szybowce zdalnie kierowane R/C II i R/C IV — Lisie Kąty ● 5—6 czerwca
- — wodnosamoloty — Rewa k/Gdyni ● 25—27 czerwca
- — makiety latające — Opole ● 4—6 września
- — swobodnie latające — Ciechanów ● 26—29 sierpnia
- — silnikowe R/C I i R/C III — Kraków ● 19—21 września
- — szybowce na zboczu — Ustrzyki ● 9—11 października
- ▲ **IV Ogólnopolskie Zawody Modeli Rakiet o puchar im. K. Siemionowicza** — Kraków — kwiecień

II. IMPREZY OGÓLNOPOLSKIE

- ▲ **IV Rajd Dziennikarzy i Pilotów** — Wrocław ● 30 kwietnia — 8 maja
- ▲ **X Zlot do Morza** — Gdańsk ● 26—30 czerwca
- ▲ **II Beskidzki Zlot Nocny** — Bielsko Biała ● 26—29 sierpnia
- ▲ **III Zawody Zespołów Akrobacyjnych** — Włocławek ● 2—3 września
- ▲ **V Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski"** — Jelenia Góra ● 4—18 lipca
- ▲ **Szybowcowe Mistrzostwa Juniorów** — Żar ● 16—29 lipca
- ▲ **Ogólnopolskie Zawody Modeli na Uwięzi:**
- — prędkie — Sosnowiec ● 25 kwietnia
- — akrobacyjne — Poznań ● 9 maja
- — wyścigowe (zespoły) — Szczecin ● 2 maja
- ▲ **Ogólnopolskie Zawody Modeli Swobodnie Latających**, ćwierćfinałowe eliminacje do MPML w strefach:
- — strefa VI — Rzeszów ● 13 czerwca
- — „ V — Kraków ● 13 czerwca
- — „ IV — Płock ● 13 czerwca
- — strefa III — Opole ● 20 czerwca
- — „ II — Poznań ● 20 czerwca
- — „ I — Bydgoszcz ● 20 czerwca

- ▲ **Międzyklubowe Zawody Modeli na Uwięzi** — Sosnowiec ● 24-27 września

III. IMPREZY REGIONALNE

- ▲ **V Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej** — Białystok ● 20-30 maja
- ▲ **Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza** — Bydgoszcz ● 1-6 czerwca
- ▲ **I Międzyklubowe Zawody Szybowcowe, Samolotowe i Spadochronowe w Poznaniu** — Poznań ● 20 czerwca
- ▲ **Zawody Szybowcowe o puchar Ziemi Sądeckiej** — Nowy Sącz
- ▲ **Zawody Balonowe o puchar Dowódcy Lotnictwa Operacyjnego** — Poznań
- ▲ **II Kieleckie Zawody Spadochronowe** — Kielce ● 26 czerwca i 3 sierpnia
- ▲ **II Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej** — Gdańsk ● 29 czerwca — 4 lipca

IV. IMPREZY KLUBOWE

- ▲ **Klubowe Zawody Samolotowe, Szybowcowe i Spadochronowe** — od 1 maja do 31 października

V. IMPREZY CAŁOROCZNE

- ▲ **XI Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej Polski" o memorial Ryszarda Bitnera** — 1 stycznia — 31 grudnia
- ▲ **VIII Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski"** — 1 stycznia — 31 grudnia.

PRZED STARTEM. Zdjęcie wykonane przez Józefa Talara z Wrocławia, na konkurs fotograficzny Aeroklubu Wrocławskiego i „Słowa Polskiego". Autor zdobył w konkursie I nagrodę, za dwa inne zdjęcia.

20 LAT TEMU

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU (10)

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

Dając wytyczne pułkom na rozpoznanie, dowódca dywizji główną uwagę nakazał skupić na:
— wykryciu zgrupowania czołgów, artylerii i piechoty w rejonach Czaplinek, Złocieniec, Drawsko Pomorskie, Węgorzyno, Pełkinica;
— ustaleniu składu i kierunku poruszania się wojsk na drogach biegnących do linii frontu z rubieży Szczecinek, Połczyn Zdrój, Świdwin, Węgorzyno.

Ponadto nakazał obserwować przewozy na liniach kolejowych ze zwróceniem szczególnej uwagi na stację Czaplinek, Złocieniec i Drawsko Pomorskie. Dla szczegółowego prześledzenia miejscowości, lasów i zagajników polecił rejon rozpoznania podzielić na kwadraty. W każdym kwadracie miano prowadzić rozpoznanie specjalnie wydzielonymi załogami.

Zakładano, że do 24 lutego zadanie winno być wykonane. Start pierwszych grup nastąpił z rana 21 lutego. Prowadząc rozpoznanie w nakazanym rejonie samoloty jednocześnie atakowały wykryte transporty kolejowe. I tak 21 lutego zniszczono i uszkodzono 1 parowóz, 6 wagonów i 4 cysterny. W następnych zaś dniach 2 parowozy, 19 wagonów i spowodowano 10 pożarów. Zadania te wykonywano jednak w trudnych warunkach atmosferycznych, przy niskim pułapie chmur i słabej widoczności. Stąd też 23 lutego prowadził rozpoznanie tylko pułk szturmowy i co gorsza bez osłony myśliwców. W podobnie trudnych warunkach atmosferycznych i bez osłony myśliwców 3 pułk wykonywał zadanie w dniu następnym.

Ze względu na niski pułap chmur i miejscami przelotne opady nie wszędzie można było dokładnie rozpoznać, tym bardziej, że na trasach co jakiś czas samoloty napotykały na przeciwdziałanie obrony przeciwlotniczej osłaniającej węzły kolejowe i ugrupowania wojskowe nieprzyjaciela. Właśnie od ognia artylerii przeciwlotniczej w dniu 24 lutego w okolicach Pełkinicy został zestrzelony 1 samolot. Wraz z walącą się bezwładnie maszyną zginął pilot chor. Grzegorz Czuraków i strzelec pokładowy plut. Jakub Zagańcow.

W takich niesprzyjających warunkach rzecz jasna nie można było wykonywać lotów z pełnym natężeniem i trzeba było termin realizacji zadania przesunąć jeszcze na następne dni. Od rana 25 lutego ku radości pilotów nastąpiło oczekiwane przejaśnienie i podstawa chmur podniosła się 1 000 m. Zaraz też wystartowały na zadanie trzy grupy „IŁ-ów" z pułku szturmowego. Za nimi o godzinie 11.00 dokonały rozpoznania 3 pary „Jaków" — każda w innym rejonie. W takiej samej ilości nastąpił start o godz. 13.22, a potem o 16.58. Jednak ostatnie 3 pary prowadziły rozpoznanie już w znacznie gorszych warunkach atmosferycznych. Podstawa chmur znów się obniżyła i wystąpiły przelotne opady deszczu i śniegu. Podobne warunki atmosferyczne utrzymywały się przez następne 3 dni, ograniczając znów działania dywizji.

Wobec zbliżania się dnia rozpoczęcia natarcia 1 armii, dowódca dywizji nakazał wykorzystać każdą możliwą chwilę na dalsze kontynuowanie rozpoznania. Jednak podjęte próby dokonania lotów 26 lutego przez 3 pułk zakończyły się niepomyślnie. Dopiero w dniu następnym, wykorzystując przejściowe przejaśnienia, dwie pary „Jaków" dokonały rozpoznania z jednoczesnym fotografowaniem rejonu Złocieniec i Drawsko Pomorskie. 28 lutego występująca miejscami mgła i niska podstawa chmur nadal uniemożliwiały prowadzenie rozpoznania. Jedynie w dniu tym pułk szturmowy, wspierając natarcie prawego sąsiada 1 armii — 2 korpusu kawalerii — trzema grupami samolotów dokonał uderzenia bombowego na stawiające silny opór oddziały nieprzyjaciela w miejscowości Łubowo, Silnowo i Ostropole.

Na tym zakończono loty w okresie przygotowania 1 armii WP do drugiego etapu operacji pomorskiej. Postawione zadania przed lotnictwem, mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych, zostały wykonane. Cały obszar na kierunkach Miastko i Białogard rozpoznano, a ponadto sfotografowano system obrony nieprzyjaciela w okolicach Złocieńca i Drawska Pomorskiego.

Meldunki z rozpoznania, a zwłaszcza zdjęcia fotograficzne, umożliwiły dowództwu 1 armii WP ustalenie przebiegu pozycji obronnych, ugrupowania bojowego i rozmieszczenie środków ogniowych nieprzyjaciela przed jej frontem. Niewątpliwie wszystkie te dane, zdobyte w ciężkich warunkach, dzięki odwadze i wielkiemu wysiłkowi lotników, znacznie ułatwiły dowództwu 1 armii powzięcie decyzji wszczęcia działań zaczepnych z dniem 1 marca w kierunku Białogardu i Kołobrzegu.

★

24 lutego uderzeniem z rejonu Chojnic wojska 2 Frontu Białoruskiego zapoczątkowały drugi etap operacji pomorskiej.

W cztery dni później przeszedł do natarcia prawy sąsiad 1 armii — 2 korpus kawalerii, a 1 marca wznowiła działania o przełamanie pozycji ryglowej 1 armia WP oraz dalej na lewo 3 armia uderzeniowa wraz z innymi jednostkami radzieckimi.

4 marca czołowe oddziały 2 Frontu Białoruskiego zdobyły Koszalin i na drugi dzień wyszły nad brzeg morza. W tym samym czasie pierwszorzutowe związki taktyczne 1 Frontu Białoruskiego podeszły pod Kołobrzeg. W ten sposób broniąca się na Pomorzu grupa armii „Wisła" rozcięta została na połowę i w następnych dniach marca częściami rozbito ją ostatecznie. „Tak więc 18 marca zdobyty został Kołobrzeg przez 1 armię WP, w dwa dni później padło Dąbie; wojska 2 Frontu Białoruskiego po zaciętych walkach 23 marca opanowały Sopot, 28 marca Gdynię i 30 marca Gdańsk".

Przed wznowieniem działań zaczepnych polskie jednostki zajmowały linię frontu od Nadarzyc poprzez Żabin, Borujsko aż za miejscowość Orla. Ogólnie szerokość frontu wynosiła ponad 30 km.

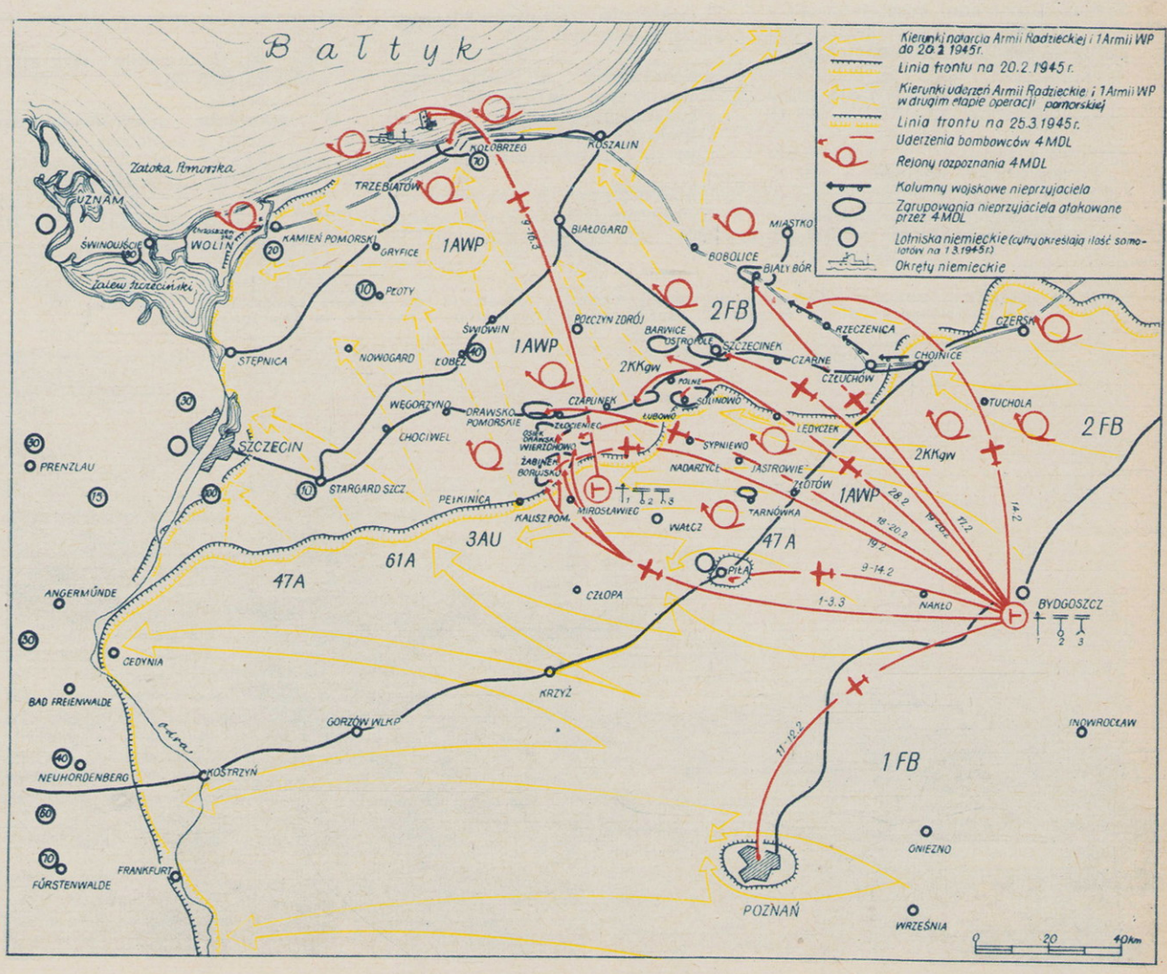
W pasie tym w oparciu o pozycję ryglową i część główną pozycji Wału Pomorskiego broniły się oddziały 10 korpusu SS, wzmocnione artylerią i czołgami.

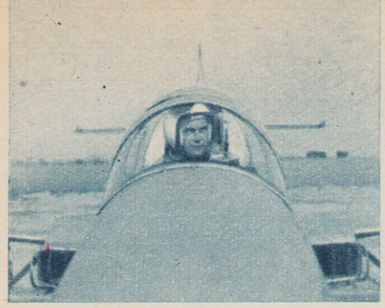
Zadaniem 1 armii WP było:

„Przełamać pozycję ryglową nieprzyjaciela na odcinku Będlino, Łowicz Wałecki i do końca dnia 3 marca opanować rubież Wierzchowo, Lubieszewo, południowo-wschodni skraj jeziora Lubie, po czym ścigać nieprzyjaciela całością ugrupowania w kierunku Kołobrzegu".

Główne uderzenie armia miała wykonać lewym skrzydłem w kierunku: Borujsko, Stawne siłami 1, 2 i 4 dywizji piechoty. Na to skrzydło przewidziano użycie również sił i środków z odwodu armii. Reszta sił armii rozwinęła się na prawym skrzydle z zadaniem przejścia do natarcia z chwilą przełamania obrony wroga na głównym kierunku uderzenia.

W przededniu rozpoczęcia działań zaczepnych dowództwo 1 armii WP nakazało 4 mieszanej dywizji lotniczej, w okresie artyleryjskiego przygotowania ataku i w czasie przejścia do natarcia piechoty, obezwładnić punkty oporu nieprzyjaciela w rejonach: Borujsko, Żabin i wzgórze 156,6. Ponadto niszczyć zgrupowania wojsk w lesie na północny wschód od maj. Orla. Dalsze cele dywizja miała otrzymać wraz z rozwijającą się sytuacją na polu walki. (c.d.n.)





„ISKRA" SZKOLI PILOTÓW

Zdjęcia: J. SZYMAŃSKI

Nasze zdjęcia przedstawiają polski odrzutowy samolot szkolno-treningowy „Iskra" w różnych ujęciach.

DOTYCHCZASOWY system szkolenia lotników wojskowych polegał na tym, że pilot rozpoczynał naukę na bardzo łatwym samolocie tłokowym, a następnie przez szereg coraz bardziej skomplikowanych samolotów szkolno-treningowych i przejściowych dochodził do samolotu bojowego.

Rozciągnięty na wiele typów program szkolenia zabierał zbyt dużo czasu na naukę, skracając okres przydatności pilota do pracy bojowej. To jeden aspekt zagadnienia. Drugi, to wysoki koszt takiego wieloetapowego szkolenia. Powstała więc konieczność zastosowania takiego samolotu, który pozwoliłby ominąć etapy szkolenia i nie tracić cennego czasu. Przed samolotem tym postawiono warunki: aby był właściwościami zbliżony do samolotu docelowego (bojowego), a jednocześnie aby był łatwy w pilotażu i tani. Projekt takiego samolotu narodził się w zespole doc. inż. Tadeusza Sołtyka, a zrealizowany został przez polski przemysł lotniczy. Samolot nazwano TS-11 „Iskra".

Jak wiadomo, samolot ten jest pierwszym odrzutowcem polskiej konstrukcji i pierwszym stosowanym w Polsce odrzutowym samolotem szkolno-treningowym. Określenie „szkolno-treningowy" oznacza, że może on być używany zarówno do szkolenia podstawowego, jak i zastąpić samolot użytkowy w wielu zadaniach treningowych dla pilotów już wyszkolonych. Dodajmy, że „Iskra" jest przewidziana do wszelkich zadań, włącznie z akrobacją i najbardziej złożonymi lotami nocnymi w chmurach. Osiąga prędkość maksymalną 800 km/h oraz pułap 12 000 m.

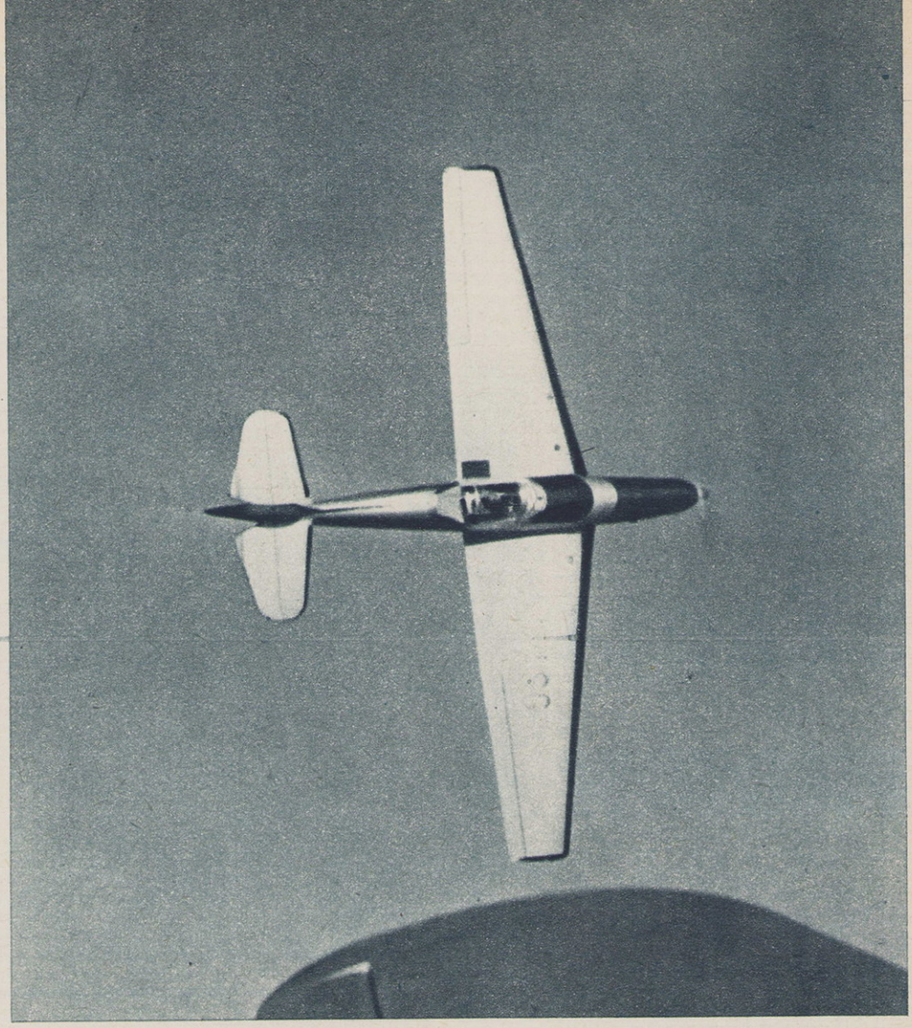
W przypadku „Iskry" osiągnięto to, co jest przedmiotem dążeń każdego konstruktora: dużą rozpiętość prędkości — stosunkową małą prędkość startu i lądowania oraz dużą maksymalną w locie.

W ciekawy sposób rozwiązano problem umieszczenia znacznej ilości paliwa. Mieści się ono w odpowiednio uszczelnionym płacie. Na tego rodzaju rozwiązanie pozwalają sobie tylko najlepsze wytwórnie w świecie. Trudną metodę uszczelnienia skrzydeł opracował Instytut Lotnictwa.

Na uwagę zasługuje również następująca ciekawostka techniczna. Obydwie kabiny posiadają jednakowe komplety wyposażenia, jednak kabina instruktorska jest uprzywilejowana. W przypadku, jeśli uczeń popełni błąd — instruktor może go poprawić. W chwili, gdy instruktor zewrze odpowiedni przycisk, uczeń zostaje „wyłączony", a czynności sterowania przejmuje instruktor.

Nowy rocznik, który niedawno przekroczył progi Oficerskiej Szkoły Lotniczej po raz pierwszy rozpocznie szkolenie od razu na samolocie odrzutowym. Równolegle z „Iskrą" wprowadza się specjalną kabinę treningową — odpowiednik kabiny „Iskry" — służącą do treningu na ziemi.

Wysoką klasę samolotu „Iskra" potwierdziły rekordy międzynarodowe, ustanowione na nim we wrześniu 1964 r.



„Super Kasper Akrobat" to przykład dobrej roboty, dającej wyniki tam gdzie entuzjaści lotnictwa nie czekają na „mannę z nieba". Foto: J. Szymański

NA JAKI SAMOLOT CZEKAJĄ AKROBACI

JERZY POMIANOWSKI

1.

Można czekać z założonymi rękami i biadolić. Można też, gdy gnębią niedostatki i trudności się piętrzą, zakasać rękawy i wziąć się do konkretnej roboty. Może to brzmi i banalnie, ale fakt faktem, że rzetelny wysiłek zawsze przynosi rezultaty. Nawet tam, gdzie — jak powiadał sołtys Kierdziołek — nie ma pieniędzy i na to czego się nie robi.

Mam na myśli problemy sprzętu samolotowego. Ładnych już parę lat zgodnym chórem piloci — działacze — prasa utyskujemy. I teraz, anno domini 1965, nie myślę twierdzić, że manna zaczyna lecieć z nieba, więc cieszmy się bracia rodacy. Ale leży przede mną gruby plik kartek maszynopisu, szkice i wykresy, fotokopie. To niezwykle dokładnie, rzekłbym pedantycznie opracowane założenia do konkursu na samolot akrobacyjny. Poważny krok w kierunku tego, byśmy mogli na własnej konstrukcji i produkcji mieć szanse walki z „Jakami" czy „Zlinami". A zawdzięczamy to inicjatywie i społecznej pracy części Komisji Samolotowej APRL — inż. inż. Andrzejowi Glassowi, Jerzemu Jędrzejewskiemu i Stanisławowi Wielgusowi oraz Jerzemu Leszkowi i mgr inż. Borysowi Puzejowi.

2.

Przyzwyczailiśmy się już do widoku dzieła naszych majsterkowiczowskich talentów i jego żartobliwego miana „Super Kasper Akrobat". Ta nazwa, która przyjęła się w życiu i weszła do... nomenklatury technicznej stanowi pomnik nie tylko najwyższych umiejętności pilotażowych Stanisława Kasperka. Właśnie jego przedsiębiorczości, zaszczepionemu przezeń bakcylowi akrobacji u świdnickich pilotów i techników, zawdzięczamy przeróbkę wysłużonego „Zlina 26". Społecznym sumptem ze starej maszyny powstał samolot, stanowiący wyraźny progres w stanie posiadania naszych akrobatów. A dalsze efekty świdnickiego nie oglądania się na to „co dadzą"?

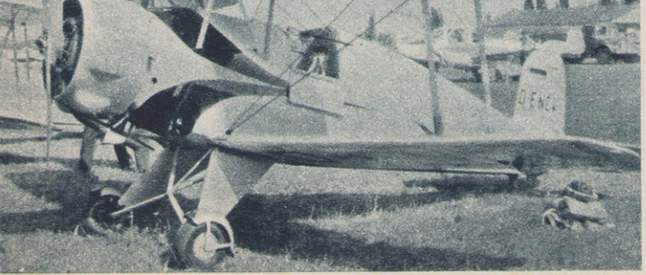
Piękny sukces sportowy — właśnie na „Super Kasprze" — Stanisława Kasperka w Moskwie, gdzie zajął trzecie miejsce na Zawodach Państw Socjalistycznych. Seryjna budowa „Kasprów" — można śmiało przypuszczać, że na tym typie rozegramy najbliższe mistrzostwa krajowe. Loty braci Kasperków w układzie „głowa w głowę". Szansa dla większej liczby pilotów kręcenia więcej i lepiej, niż na to pozwalały ograniczone możliwości „Trenera 26".

3.

Pochwała przeróbki starego „Zlina 26" na „Super Kasper Akrobata" jest jednocześnie uznaniem dla (przypominam — świdnickiej) inicjatywy społecznej. Myślenie, mimo wszystko — jak widać — podobnie i wykonywana z zamiłowaniem robota ma przyszłość. Trzeba więc kontynuować działalność w tym kierunku.

Główny cel, znajdujący się już zresztą na warsztacie, to wyposażenie „Kasprów" w silniki o większej mocy. Znajdujące się obecnie „Walter Minor 4-III" (105 KM) zamienić na „Walter Minor 6-III" o mocy 160 KM, a niewiele różniące się gabarytami i ciężarem. Ta innowacja znacznie podrasowałaby nasze „Kaspry" i pozwoliła — moim zdaniem — zmniejszyć dystans do konkurentów.

„Jungmeister" lata już bez mała kilkadziesiąt lat, a ciągle jeszcze jest smakowitym kąskiem dla akrobatów.



Szkoda więc, że sprawa ta ciągnie się zbyt długo. Rozumiem, że obliczenia, dokumentacja, normy, współczynniki, uzgodnienia... Ale, na Boga Ojca, chyba nie każą w „Kasprze" z mocniejszym silnikiem sprawdzać fotela pilota na flatter?

4.

Przeróbki jednak, wykazujące godną podziwu żywotność „Trenerów", to tylko połowiczne rozwiązanie problemu samolotu dla naszych akrobatów. Słuszne dążenie Komisji Samolotowej idzie dalej, w kierunku budowy systemem „gospodarczym" własnej maszyny. A nie jest to wbrew pozorom ani zamierzenie kosztowne ani specjalnie skomplikowane.

Bo popatrzmy na zamieszczoną obok tabelę z danymi samolotów akrobacyjnych w wersji jednomiejscowej. Łatwo zauważyć, że maszyny konstruowane i budowane przed kilkudziesięciu laty, powstające często w prymitywnych warunkach, w podstawowych wskaźnikach biją dzisiejszy sprzęt. Przykład. Stara „jak świat" RWD-10 miała mniejsze obciążenie mocy (4,3 kG/KM) niż „Zlin 226 Akrobat" (4,7 kG/KM) i mimo słabszego o 50 KM silnika dawała większe wznoszenie — 5,5 m/sek wobec 5,4 m/sek „Z 226A".

Dalej. Poza nielicznymi rzeczywiście udanymi produktami wielkiego przemysłu w postaci radzieckiego „Jaka 18P" czy czechosłowackich „Zlinów" pozostała większość państw, nawet tych zachodnich, z tak szeroko reklamowanym przemysłem lotniczym (vide USA), reprezentowana jest przez poczciwe dwupłatowce, których historia sięga lat trzydziestych.

Tak, tak, w tej dziedzinie lotniczy wyścig zbrojeń nie przyniósł rewelacyjnych zmian. Konieczność zachowania małych promieni krzywizn w figurach akrobacji (przyspieszenia!) skutecznie oparła się inwazji silników wielkiej mocy czy odrzutowych. Nie bez wpływu jest też bardzo specjalistyczny zakres możliwości wykorzystania samolotu akrobacyjnego.

Wniosek stąd prosty. Można obecnie i u nas — tanio, w warsztatach aeroklubowych — zbudować małą serię samolotów przeznaczonych do akrobacji wyczynowej, a posiadających walory predestynujące je do czołówki światowej.

5.

Nietrudno uzasadnić, że droga do TAAAKIEGO samolotu akrobacyjnego wiedzie przez konkurs otwarty. Najszybszy to sposób i najtańszy. Nasi wielcy konstruktorzy mają na głowie ważniejsze problemy i bardziej odpowiedzialne prace. Dajmy się więc wyżyć tak licznym młodym technikom i inżynierom lotniczym, którzy zagubieni w wielkim przemyśle nie mają możliwości urealnienia swych marzeń o własnym (!) samolocie.

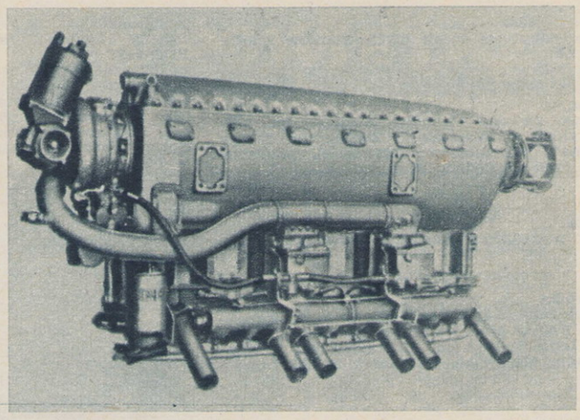
Aeroklubowi PRL zaś materiał konkursowy pozwoli wybrać do produkcji to — co najlepszego można u nas zaprojektować. Działacze z Komisji Samolotowej założenia do takiego konkursu już opracowali. Projektant znajdzie w nich wszystko. Łącznie z normami materiałów lotniczych dostępnych na rynku, schematem obliczeń, danymi zespołu napędowego (łącznie ze zdjęciami), ciężarem i wymiarami krajowych spadochronów ratowniczych itd. Słowem założenia zapięte są (dzięki solidnej społecznej pracy — jeszcze raz podkreślam) na ostatni guzik.

A skoro społecznymi siłami zostało zrobione wszystko na co działaczy samolotowych stać, najwyższa pora uruchomić środki organizacji. **NA OGŁOSZENIE WIĘC KONKURSU, NA WIĄŻĄCE DECYZJE ZARZĄDU GŁÓWNEGO APRL** w tej sprawie **CZEKAMY.**

Czas bowiem szybko biegnie, a konkurencja działa. Mimo posiadania doskonałych „Zlinów" nasi pobratymcy z południa wyprodukowali już nowy typ samolotu akrobacyjnego!

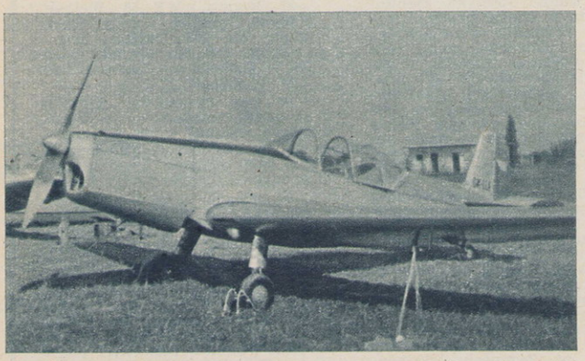
6

Skoro zaszliśmy tak daleko, najwyższa pora powiedzieć jak wyobrażamy sobie polski samolot akrobacyjny: przeznaczony do udziału w konkursach, mistrzostwach i pokazach. Oczywiście jednomiejscowy, charakteryzujący się dobrymi własnościami w locie normalnym i odwróconym, łatwością rozpędzania, dużą sterownością i zwrotnością. Jeśli idzie o



Silnik czechosłowacki „Walter Minor 6-III" o mocy 160 KM to wypróbowany i łatwy do nabycia „koń" — przy zamontowaniu go na „Super Kasper Akrobata" podniósłby bardzo walory tej maszyny.

osiągi, to prędkość wznoszenia nie może być mniejsza niż 6 m/sek (radzieckie „Jaki 18 P" mają 10 m/sek), obciążenie powierzchni nośnej nie większe niż 45 kG/m², a — to najważniejsze i najtrudniejsze założenie — obciążenie mocy nie może przekraczać 3,5 kG/KM.



Produkowane u naszych południowych przyjaciół „Akrobaty" przyniosły im wiele zasłużonej chwały na licznych zawodach i mistrzostwach świata.

To ostatnie, realne zresztą wymaganie, jak widać z porównawczej tabelki dawałoby handicap naszej konstrukcji nad konkurentami.

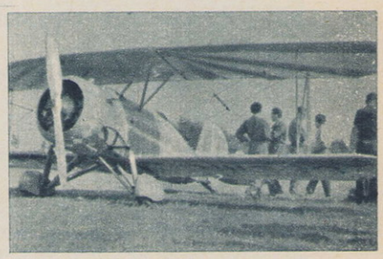
Wymagania konstrukcyjne:

- **bardzo prosty technologicznie i konstrukcyjnie, przewidziany do wykonywania w warsztatach skromnie wyposażonych, w serii nie przekraczającej 10 sztuk.**
- **schemat wytrzymałościowy samolotu winien być w miarę możności statycznie wyznaczalny.**
- **układ samolotu klasyczny, zalecany dolnopłat względnie dwupłat.**
- **silnik dostępny na rynku RWPG (np. Walter Minor 6-III o mocy 160 KM ze stałym śmigłem i ręcznym rozruchem).**
- **układ podwozia klasyczny (ze sterowaną płozą ogonową), konstrukcja prosta i lekka, podwozie stałe bez hamulców.**
- **kabina kryta, ze stałym wiatrochronem, podłoga z przeziernikiem, tylne oparcie regulowane, normalna pozycja pilota.**
- **spadochron plecowy (zalecany) lub siedzeniowy.**
- **wyposażenie: prędkościomierz, wariometr, wysokościomierz, podwójny chyłomierz poprzeczny (do lotu norm. i odwr.), busola (wyjmowana), obrotomierz, kontroler silnika, uchwyt na stoper (zamiennik na busolę).**
- **mechaniczne sterowanie o małym tarciu, linki dopuszczalne na odcinkach prostych.**
- **zbiornik paliwa główny 35 l, oleju 12 l plus podwieszany zbiornik paliwa 75 l. Lot odwrócony minimum 5 minut.**
- **możliwość montażu radiostacji RS-3.**

7

We wrześniu tego roku Łódź, znana z ogromnej sympatii do lotnictwa (nigdzie nie widziałem takich tłumów jak na pokazach na Lublinku), gościć będzie najlepszych akrobatów z krajów socjalistycznych. Praktycznie całą czołówkę światową w tej dyscyplinie. Warto więc, byśmy łódzkim kibicom mającym tak gorące serca, nie sprawili zawodu. Żeby, jak po każdym większym sukcesie ŁKS-u, krzywe produkcji miejscowego przemysłu miały zygzaki w górę. Warto też, by przy tej okazji wszystkim entuzjastom, którym bliska będzie walka naszych akrobatów donieść, że NOWY SAMOLOT AKROBACYJNY JEST JUŻ W BUDOWIE. I że na nim pomścimy ewentualne niepowodzenia. I że podobnie jak „Iskra" będzie — wierzymy w to mocno — w swojej klasie bił konkurentów i niósł w świat opinię, że Polska jest nie tylko ojczyzną wybitnych szybowników, ale w ogóle lotników.

Angielski „Tiger Moth", jak łatwo zauważyć, to również akrobata-weteran.



Tak szeroko reklamowany lotniczy przemysł amerykański reprezentował na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej poczciwy dwupłatowiec...

SAMOLOTY AKROBACYJNE (w wersji jednomiejscowej)

Lp	Nazwa	Silnik	N	Śmigło	rozp.	dł.	wys.	S	Qc	Q/S	Q/N	Vmax	Vp	V1	W	H	L	rozb/dob
1.	RWD-10	PZ Inż. Junior	110	stałe drewn.	7,5	6,2	2,0	9,0	4,75	53	4,3	218	180	95	5,5	5 500	360	67/100
2.	Stampe SV-4C	Renault 4PET	140	stałe drewn.	8,4	7,0	2,8	18,0	650	36	4,6	205	175	70	4	5 000	650	
3.	Bü-131 Jungmann	Hirth RM 504A4	105	stałe drewn.	7,4	6,6	2,2	13,5	525	38,8	5,0	185	170	80	4,5	4 300	3,8 h	130/120
4.	Bü-133 Jungmeister	Sh 14A4	160	stałe drewn.	6,6	6,0	2,2	11,9	585	49,1	3,6	220	200	90	6,5	5 600	2,5 h	116/114
5.	Bü-Jungmann R-180	Lycoming IC-360	180	stałe drewn.	7,4	6,6	2,2	13,5	675	50,0	3,75	210	190	82	7,0	6 000	500	
6.	Bü-Jungmann R-170 (Albert Rusch)	Continental	170	przest. metal.	7,4	6,6	2,2	13,5	570	42,2	3,35	200	170	82	5,6	6 000		135/135
7.	Zlin 26 Trener	W. Minor 4-III	105	stałe drewn.	10,26	7,5	2,06	14,6	650	44	6,2	205	180	70	3,8	4 800	600	
8.	Super-Kasper-Akrobat	W. Minor 4-III	105	stałe drewn.	10,26	7,5	2,06	14,6	600	41	5,7				4,2			
9.	Z 226 A Akrobat	W. Minor 6-III	160	stałe drewn.	10,3	7,8	2,06	14,9	745	50	4,7	235			5,4	6 500	680	
10.	Z 226 AS Akrobat specj.	W. Minor 6-III	160	przest. drewn.	10,3	7,8	2,06	14,9										
11.	Zuch-1	W. Minor 6-III	160	stałe drewn.	10,0	7,8	2,8	17,5	776	44	4,85	244	205	80	5,1	5 800		190/175
12.	CSS-11	W. Minor 6-III	160	stałe drewn.	10,6	7,5	1,8	16,4	730	44,5	4,6	208	175	85	4,8			140/120
13.	Z-326 Trener Master	W. Minor 6-III	160	stałe drewn.	10,6	7,8	2,0	15,45	787	51	4,9	243	212		5,0	4 800	500	230/210
14.	M-4 Tarpan	WN-6B	195	przest. drewn.	8,8	7,3	2,7	11,8	1050	89	5,4	305	260	96	6,3	6 000	750	
15.	SAAB-91 Safir	Lycoming 0-435A	190	metal. przest.	10,6	7,9	2,2	13,6	870	64	4,6	270	240		5,8	6 250	1075	
16.	Nord 3202	Potez 4-D32	240	metal. przest.	9,5	8,1	2,8	16,5	974	59	4,0	260		81	7,5	6 000	1000	
17.	Fw 56 Stosser	As-106	240	stałe drewn.	10,5	7,6	2,6	14,0	985	70	4,1	278	255	90	8,4	6 200	385	168/233
18.	Jak 18P	A1-14	260	przest. metal.	10,6	8,3	3,2	17,0	1065	62,5	4,1	275			10	7 000	500	120/200
19.	RWD-17	W. Major	120	stałe drewn.	10,0	7,8	3,45	18,7	639	34	5,3	195		80	4,8	4 500	600	
20.	R-7 Racek	W. Minor 6-III	160	przest. metal.	7,65	7,0	1,9	9,0	660	74	4,1							
21.	Z-326 Akrobat	W. Minor 6-III	160	stałe drewn.	10,6	7,8	2,06	15,43	795	51,5	5,0	243	212	78	5,0	5 500	350	
22.	Hawker „Tomtit"	AS Monogoose IIIa	150	stałe	8,7	6,9	2,64	22,1				198	169		5,1	6 000	560	

Oznaczenia: N — moc silnika (KM), rozp. — rozpiętość (m), dł — długość (m), wys. — wysokość (m), S — powierzchnia nośna (m²), Qc — ciężar samolotu (kG), Q/S — obciążenie powierzchni nośnej (KG/m²), Q/N — obciążenie jednostkowe mocy (KG/M), Vmax — prędkość maksymalna (km/h), Vp — prędkość przelotowa (km/h), V1 — prędkość minimalna (km/h), W — maksymalna prędkość wznoszenia (m/sek), H — pułap (m), L — zasięg (km) oraz rozb/dob — długość rozbiegu i dobiegu (m).

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1961 rok (ciąg dalszy)

31 lipca
● R. Lewandowski zajął 3 miejsce na spadochronowych mistrzostwach Jugosławii.

*

Lipiec
● Ukazał się 150 numer „Wojskowego Przeglądu Lotniczego".

*

7—13 sierpnia
● Rajd samolotowy dookoła Polski zorganizowany staraniem Aeroklubu Rzeszowskiego. Wziął w nim udział aktyw klubowy na sześciu samolotach Jak-18.

*

16—26 sierpnia
● I Szybowcowy Rajd Dziennikarzy (8 szybowców „Bocian").

*

23 sierpnia
● Święto Lotnictwa Polskiego.

*

2—10 września
● W Katowicach rozegrano VII Samolotowe Mistrzostwa Polski z udziałem 33 załóg z 18 aeroklubów. Tytuł mistrzowski zdobyła załoga Aeroklubu Krakowskiego (Zbigniew Rawicz i Ryszard Pilch).

*

3 września
● Jerzy Kosiński z Warszawy zdobył wicemistrzostwo świata w kategorii modeli z napędem gumowym na mistrzostwach świata modeli latających rozegranych w NRF. Zespół polskich modelarzy zdobył mistrzostwo świata w klasyfikacji drużynowej w kategorii modeli z napędem gumowym.

● Sławomir Makaruk zwyciężył na balonie „Syrena" w międzynarodowych zawodach balonów wolnych w Groningen (Holandia).

● Promocje na oficerów w Technicznej Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych, w Oficerskiej Szkole Artylerii Przeciwlotniczej i w Oficerskiej Szkole Radiotechnicznej.

*

10—24 września
● I Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski" z udziałem 16 zawodników. Zwyciężył Krzysztof Trzpil z Warszawy.

*

17—24 września
● W Rzeszowie rozegrano VII spadochronowe mistrzostwa Polski z udziałem 45 spadochroniarzy z 17 aeroklubów regionalnych (w tym po 2 skoczków z Jugosławii i NRD). Tytuły mistrzowskie zdobyli: Maria Puchar z Warszawy (w klasyfikacji kobiet) i Jan Cierniak z Krakowa.

Pierwszy kosmonauta świata, Jurij Gagarin, witany w Warszawie na lotnisku Okęcie przez Tadeusza Hendzla w imieniu PLL „LOT" (lipiec 1961 r.).

*

19 września
● Uroczysta Akademia w Warszawie z okazji XV-lecia przemysłu lotniczego Polski Ludowej.

*

21—30 września
● Na Placu Zwycięstwa w Warszawie czynna była wielka wystawa sprzętu lotniczego zorganizowana z okazji XV-lecia przemysłu lotniczego w Polsce Ludowej.

30 września — 1 października
● Na Żarze odbył się zjazd wychowanków szkoły szybowcowej Żar.

*

1 października
● II Krajowe Zawody Balonów Wolnych im. płk. Franciszka Hynka w Warszawie. Zwyciężyła załoga balonu „Syrena" (pil. Sławomir Makaruk), przelatując 221 km, w czasie 5 godzin, 28 minut.

*

10 października
● Plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

*

14—22 października
● Udział delegacji Aeroklubu PRL w 54 konferencji generalnej FAI w Monte Carlo w Monaco. (S. Antosiewicz, W. Leja, T. Rejniak, P. Majewska i J. Walczewski). Pelagia Majewska otrzymała Medal Lilienthala.

*

15 października
● W Tarnobrzegu otwarto 800 modelarnię lotniczą Aeroklubu PRL.

*

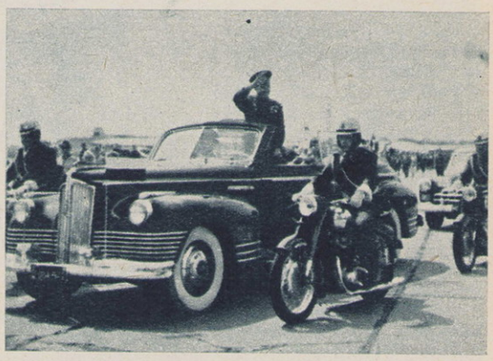
3—10 listopada
● Na zaproszenie Aeroklubu PRL przebywała w Polsce delegacja Związku Lotniczego Jugosławii. Umowa o współpracy APRL — ZLJ.

21 listopada — 6 grudnia
● W Domu Dziennikarza w Warszawie czynna była wystawa lotnicza zorganizowana staraniem Aeroklubu PRL i Klubu Publicystów Lotniczych.

30 listopada
● W Nowym Jorku otwarto punkt informacyjny PLL LOT.

5 grudnia
● Lidia Pazio ustanowiła na fali w Jeleniej Górze, na szybowcu „Bocian" (z pasażerką E. Grodecką), dwa międzynarodowe rekordy szybowcowe, uzyskując wysokość absolutną — 8 300 m i przewyższenie — 7 240 m.

(c d. n.)



Jurij Gagarin w drodze z lotniska okęckiego do miasta.

Foto: Z. Jóźwiak (2)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

ANTONI SZYMAŃSKI

URODZIŁ się 17 marca 1901 r w Łomżycy koło Łomży. W 1907 r wraz z rodzicami emigruje do Stanów Zjednoczonych AP. Tam rozpoczyna naukę, uczęszczając w Nowym Jorku do polskiej szkoły parafialnej W końcu 1910 r wraca do kraju, gdzie podejmuje dalszą naukę w szkole miejskiej w Łomży, a następnie po jej ukończeniu wstępuje do gimnazjum handlowego. Ciężkie warunki materialne w domu zmuszają go do podjęcia w 1914 r pracy zarobkowej w charakterze pomocnika ślusarza.

W latach 1918—1921 pełni służbę wojskową w piechocie. W 1922 r powołany zostaje ponownie do wojska i wcielony do 2 pułku kolejowego w Jabłonnie, gdzie przechodzi przeszkolenie na kursie technicznym wojsk kolejowych. Przeniesiony w 1923 r do 1 pułku lotniczego w Warszawie, skierowany zostaje na kurs techniczny mechaników lotniczych, a następnie na kurs radiotelegrafistów przy 2 pułku łączności w Grudziądzu. Naukę pilotażu podstawowego rozpoczyna w 1926 r. w podoficerskiej szkole obserwatorów w Grudziądzu, po ukończeniu której jako pilot pełni służbę w jednostkach liniowych do 1936 r. W tym okresie przechodzi dwa wypadki lotnicze (na samolotach Potez XXVII i Breguet XIV).

W 1936 r kończy w Grudziądzu wyższy kurs pilotażu i skierowany zostaje, jako jeden z najlepszych, w charakterze instruktora do szkoły podchorążych lotnictwa w Dęblinie, gdzie pełni służbę do 1939 r. Po wybuchu wojny lata jako pilot łącznikowy na zapleczu frontu, a następnie ewakuuje z Dęblina samoloty, przeprowadzając je kolejno na lądowiska w Górze Puławskiej, Kurowie i w rejonie jeziora Świteź. Stąd z grupą pilotów, po zamaskowaniu w lasach przeprowadzonego sprzętu (brak paliwa), udaje się do Kowla, a następnie Lwowa. W końcu września 1939 r wraz z innymi przekracza granicę polsko-węgierską i zostaje internowany przez węgierskie władze wojskowe (w twierdzy Komarno). W czasie ucieczki przy przekroczeniu granicy słowacko-węgierskiej zostaje ujęty przez żandarmerię słowacką i osadzony w więzieniu wojskowym w Preszowie; postawiony następnie przed niemieckim sądem polowym, skazany zostaje na obóz pracy. W drodze do obozu (na początku 1940 r.) ucieka z pociągu, przedostaje się na terytorium Polski i pieszo wraca do Warszawy. Ukrywa się, a potem udaje się do Dęblina, gdzie pracuje w grupie remontowo-budowlanej przy konserwacji lotniska Dęblin Zdobyte w czasie pracy informacje odnośnie niemieckiego sprzętu lotniczego, stanu osobowego załogi lotniska i uzbrojenia przekazuje systematycznie organizacji podziemnej. Zdekonspirowany w 1942 r, początkowo ukrywa się, a następnie podejmuje pracę jako kamasznik w okolicach Ireny koło Dęblina.

W 1944 r, po wyzwoleniu Dęblina, udaje się natychmiast do Lublina, gdzie rozpoczyna pracę w tworzącym się przy PKWN resorcie komunikacji. Potem wstępuje ochotniczo do wojska polskiego; otrzymuje przydział do 9 pułku zapasowego w Majdanku, a następnie do 15 pułku lotnictwa zapasowego (1 eskadry myśl.) w Zamościu. Skierowany do sztabu wojsk pancernych i zmotoryzowanych w Chrzanowie koło Warszawy, lata jako pilot łącznikowy. W 1946 roku skierowany zostaje przez Dowództwo Wojsk Lotniczych, jako pilot doświadczalny, do Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych LWD w Łodzi, gdzie dokonuje oblotu pierwszych polskich samolotów LWD: Szpak—2, Szpak—3, Szpak—4, Żak—1, Żak—2, Żak—3, Żak—4, Junak—1, Junak—2, Zuch—1, Zuch—2, Miś—1 i Żuraw. W 1951 r. rozpoczyna pracę jako fabryczny pilot doświadczalny w PZL—Okęcie, gdzie pracuje do chwili obecnej.

W latach 1951—1964 oblatał samoloty seryjne, m. in. CSS—13, Junak—2, Junak—3, Jak—12 M, Jak—12 A, Jak—12 M, PZL—101, Gawron, PZL—102 B, Kos. Oblatał i wykonał loty doświadczalne na prototypach PZL—101 Gawron, TS—8 Bies, PZL—102 Kos, PZL—102 B Kos PZL—104 Wilga I, PZL—104 Wilga II.

W latach 1944—1964 latał ogółem na 36 typach samolotów polskich i zagranicznych,

w tym (oprócz podanych powyżej) na radzieckich: UT—2, Po—2, Jak—7, Jak—9 T; amerykańskich: L 4 B Piper Cub; niemieckich: Klemm 35 D, He —27 Kadett, WF—58 Weiche, FW—44 Stieglitz, Bu—181 Bestman, Me—108 Tajfun; francuskim DR—100 Jodel: polskich: CSS—10 A, CSS—11, CSS —12 i MD—12.

W tym okresie przeszedł 3 wypadki lotnicze w których, mimo trudnej sytuacji, uratował maszyny od zniszczenia, za co otrzymał wysokie nagrody

W dniach 13. 05 — 8. 06. 1960 r dokonał na samolocie PZL—nie polskiego lotu okrężnego 102 B Kos pierwszego po wojSzwajcarię, Francję — do Angpo Europie, (poprzez Austrię, Iii i z powrotem przez Francję, NRF i NRD do Polski), przelatując łamaną trasę 8 500 km w łącznym czasie 57 godzin. Ponadto odstawiał lotem do Rumunii, Bułgarii i Węgier samoloty PZL—101 Gawron.

Ogółem wylatał na ponad 60 typach samolotów 10 596 godzin (do marca 1965 r). Posiada uprawnienia pilota doświadczalnego II klasy i w tym charakterze pracuje w PZL — Okęcie.

(R. Kacz.)

Opublikowany w poprzednim numerze „Skrzydlatej" życiorys inż. Franciszka Niechwiejczyka nie został zamieszczony w całości, za co przepraszamy zainteresowanego, jak również naszych Czytelników. Obecnie zamieszczamy dokończenie życiorysu.

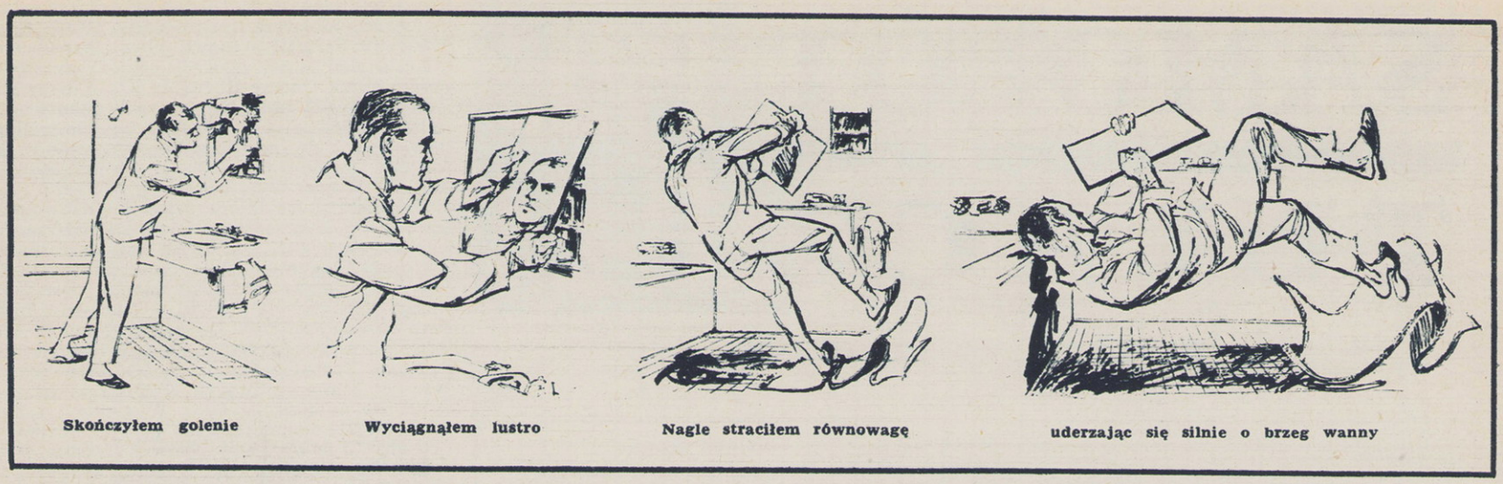
Od 1 września 1960 r. do 31 listopada 1962 r. jest kierownikiem grupy kontrolno-naprawczej osprzętu lotniczego nr 2 w Lesznie.

W 1959 r. wchodzi w skład polskiej ekipy uczestniczącej w Szybowcowych Mistrzostwach Węgier, a w 1960 r. w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii. W Szybowcowych Mistrzostwach Polski 1961 r. zajmuje 41 miejsce, w 1962 r. 17 miejsce, w 1963 r. 31 miejsce, a w 1964 r. 16 miejsce.

W 1961 r. opatentował dwa wynalazki: kompensator WEC na ciśnienie spiętrzeniowe oraz wskaźnik prędkości przeskokowej. W okresie od 1 grudnia 1962 r. do 30 września 1963 r. pracuje jako starszy inspektor wyziału eksploatacji osprzętu, pionu technicznego Aeroklubu PRL. Od 1 października 1963 r. do chwili obecnej jest zatrudniony w Zakładzie Badań w Locie Instytutu Lotnictwa.

Aktualnie ma uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy, pilota samolotowego II klasy oraz szybowcowego pilota doświadczalnego II klasy. Na szybowcach wylatał 1 092 h i przeleciał 21 200 km.

(m)



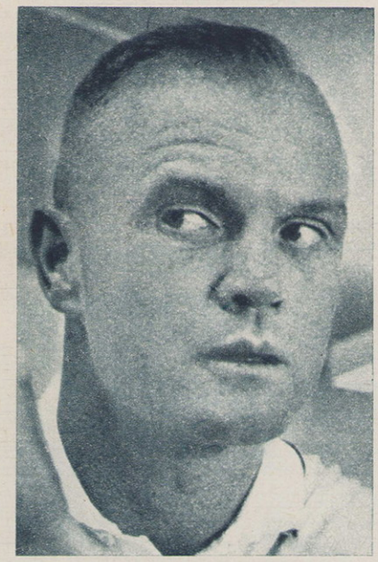
Skończyłem golenie

Wyciągnąłem lustro

Nagle straciłem równowagę

uderzając się silnie o brzeg wanny

DRAMAT JOHNA GLENNA



J. H. Glenn w gabinecie lekarskim po udanym locie orbitalnym.

ROK temu. 26 lutego 1964 r., pierwszy astronauta amerykański, który 3-krotnie okrążył Ziemię na swym statku-satelicie „Friendship-7" poślizgnął się w łazience doznając poważnego uszkodzenia ucha wewnętrznego. Prawie w dwa lata po wspaniałym wyczynie (20 lutego 1962 r.) John H. Glenn, człowiek niezwykłej odwagi, zdolności i — zdrowia, staje się przez błahy przypadek inwalidą.

Pragnął poświęcić się karierze politycznej, tak bowiem można przypuszczać, sądząc po jego zamiarze kandydowania na senatora stanu Ohio. Można przypuszczać, że zostałby senatorem, gdyż nie było drugiej osoby w Stanach tak popularnej wśród najszerszych rzeszy wyborców jak Glenn. Niestety, stare przysłowie, że nieobecni nie mają racji i tym razem się sprawdziło: choroba przeszkodziła w karierze politycznej.

Po wypadku prasa usiłowała wyciągać jakieś wnioski z okoliczności zachodzących w czasie orbitalnego lotu, zastanawiając się co właściwie skierowało astronautę w stronę życia politycznego. Spekulacje te wzrosły jeszcze bardziej z chwilą, gdy podano oficjalnie do wiadomości, że inny astronauta — Alan B. Shepard — w dwa lata po locie doznał uszkodzenia ucha wewnętrznego. Pewne zaburzenia tegoż ucha miał również radziecki astronauta Herman Titow po swych 17-tu okrążeniach globu ziemskiego (w 1961r.).

Czy rzeczywiście loty orbitalne mogą powodować uszkodzenia organów równowagi i słuchu? Obecnie jeszcze zbyt mało jest doświadczeń ale niektórzy lekarze zachodni są zdania, iż właśnie ucho wewnętrzne człowieka może być poważną przeszkodą w kontynuowaniu lotów kosmicznych.

Wróćmy do Glenna. Oto jak relacjonuje on swój wypadek w łazience: „Skończyłem golenie i położyłem maszynkę do szafki. Zamykając ją napotkałem na opór zameczka drzwiczek zaopatrzonych w lustro. Postanowiłem zbadać przyczynę zacięcia, wyjmując lustro z obudowy. Stałem przy tym na chodniku łazienkowym. Oburącz wyciągnąłem lustro z ramy, gdy nagle poczułem, że tracę równowagę. Nie chciałem wypuszczać lustra, aby się nie zbiło. Tak też uczyniłem, zamiast jedną ręką zatrzymać upadek ciała. Przewracając się uderzyłem silnie głową o krawędź wanny. Uderzyłem się tuż powyżej lewego ucha. Lustro wypadło mi z rąk i rozbiło się na podłodze. Odłamkami poraniłem ręce i twarz. Mogłem tego uniknąć, ale byłem zbyt zaszokowany powstałą sytuacją."

Po wypadku nic specjalnego nie odczuwał, aż nagle każdy ruch głowy powodować począł silne zawroty i nudności. Choroba trwała ponad sześć miesięcy. Glenn wybladł i stracił około dziesięciu kilogramów swej tuszy.

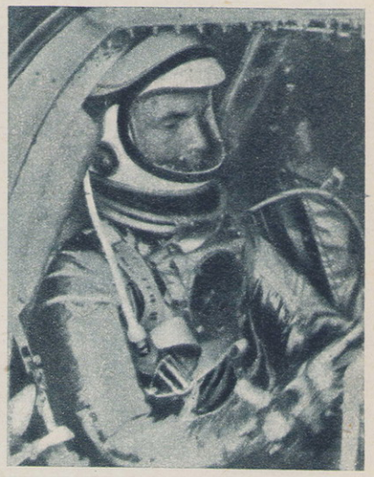
Powstaje pytanie — czy bezpośredni wypadek w łazience spowodował chorobę ucha wewnętrznego, czy też uszkodzenie tego organu nastąpiło na skutek, na przykład, stanu nieważkości w kabinie „Friendship-7"?

Pytanie to jak na razie pozostaje otwarte. Niektórzy lekarze badający Glenna w czasie przygotowań do lotu jak i po locie stwierdzają, że wszystko było w porządku i winy trzeba szukać wyłącznie w upadku w łazience. Wyjaśnienie takie nie zadowoliło dziennikarzy USA i w dalszym ciągu poszukują oni wyjaśnień u największych autorytetów lekarskich. W styczniowym numerze z bieżącego roku miesięcznika „Popular Science" zamieszczono wypowiedzi kilku lekarzy na temat stanu nieważkości i zaburzeń ucha wewnętrznego. Między innymi podano, iż nie przypadkowo uczeni radzieccy wybrali lekarza jako członka załogi swego statku kosmicznego, tym bardziej, że jest on specjalistą od zagadnień związanych z badaniami wpływu nieważkości, a ZSRR przoduje w tego rodzaju badaniach.

Glenn po okresie rekonwalescencji zrezygnował całkowicie z pracy w zgrupowaniu astronautów, przechodząc do przyziemnych bardziej zajęć — w przemyśle. W minionym roku otrzymał promocję na pułkownika z rąk prezydenta Johnsona. Po zakończeniu uroczystości prezydent stwierdził żartobliwie, iż niezwykły to fakt, że człowiek który okrążył Ziemię i zwrócił na siebie uwagę całego Kongresu USA nie potrafił dać sobie rady z wanną...

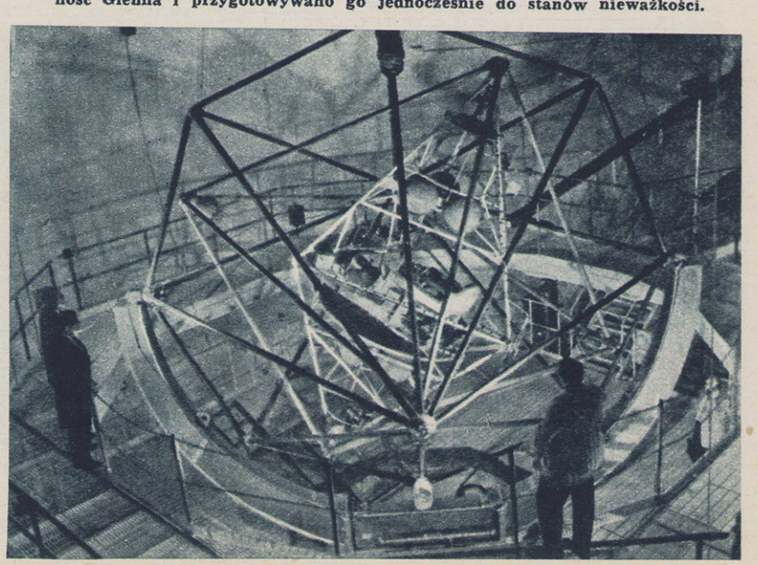
Trudno powiedzieć, czy żart ten rozweselił Glenna, człowieka, który nie tak jeszcze dawno z kabiny swego „Friendship-7" donosił całemu światu: „czuję się znakomicie".

(lp)



W kabinie statku „Friendship-7".

Badania przedstartowe. Lekarz wstrzykuje Glennowi chłodną wodę do kanałów usznych, sprawdzając następnie reakcję gałek ocznych na zaburzenia zmysłu równowagi.

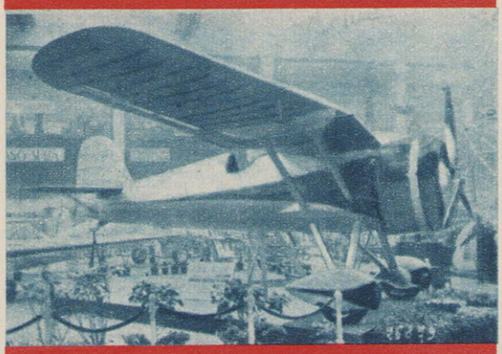


Na takim to ulepszonym „krześle Baraniego", umożliwiającym dokonywanie obrotów, przewrotów i innych skomplikowanych ewolucji, sprawdzano przydatność Glenna i przygotowywano go jednocześnie do stanów nieważkości.

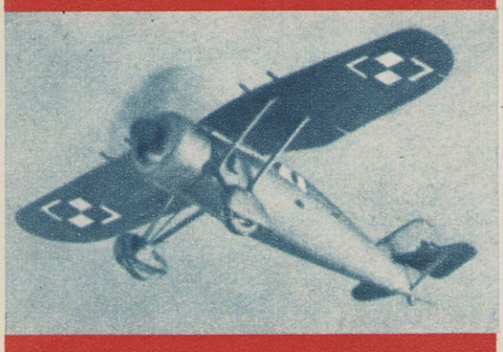
SAMOLOT PZL TUŁACZ P-24

RYSZARD KACZKOWSKI

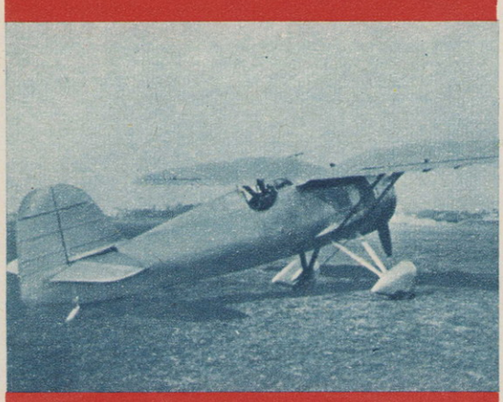
P-24/II po pobiciu rekordu prędkości [28.VI.1934 r.].



P-24/III na międzynarodowej wystawie lotniczej w Paryżu w 1934 r.



P-24 „Super" — jeden z dwóch użytkowanych w polskim lotnictwie myśliwskim.



P-24/III po oblocie.

Odcinek drugi
Początek w poprzednim numerze

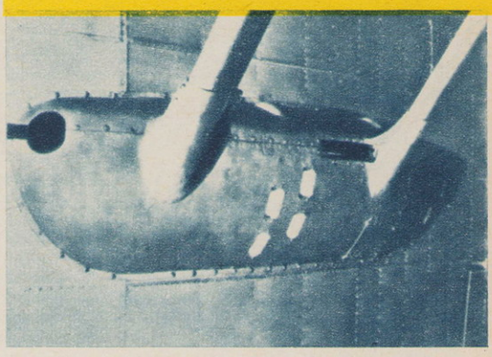
Rok 1934 był przełomowym w rozwoju polskiego przemysłu lotniczego ze względu na zbliżający się termin uruchomienia nowoczesnego Zakładu PZL-Okecie w Warszawie (na Paluchu), dokąd zaczęto przenosić dotychczasową Wytwórnię z lotniska mokotowskiego. Według założeń nowy zakład na Okęciu był przystosowany do podjęcia produkcji wielkoseryjnej do 80 samolotów miesięcznie. Ale mogło to być realizowane tylko w przypadku uzyskania odpowiednich zamówień. Stwierdzono bowiem, że produkcja seryjna P-11A i jego dalszych wersji oraz planowane na 1935 r. uruchomienie serii samolotu wywiadowczo-bombowego P-23 „Karaś" nie zapewniało pełnej mocy produkcyjnej Zakładu. Położono więc duży nacisk na reklamę P-24 za granicą, wydając szereg katalogów i ulotek reklamowych, rozprowadzonych w większości krajów bałkańskich za pośrednictwem Polskiej Centrali Eksportowej „SEPEWE", trudniącej się eksportem wyrobów polskiego przemysłu zbrojeniowego.

Dnia 28 czerwca 1934 r. na prototypie P-24/II pilot kpt. Bolesław Orliński ustanowił światowy rekord prędkości w klasie samolotów myśliwskich z silnikiem gwiazdowym, osiągając w locie poziomym pod oficjalną kontrolą prędkość maksymalną 414 km/h. Rekord ten zostaje wkrótce poprawiony wynikiem 416 km/h i zatwierdzony przez FAI. Nic więc dziwnego, że zapowiedź pokazania P-24 na Wystawie w Paryżu oczekiwana była z olbrzymim zainteresowaniem w całym ówczesnym świecie lotniczym. Przygotowania P-24/III do Wystawy zakończono całkowicie w sierpniu. W odróżnieniu od pozostałych prototypów egzemplarz wystawowy posiadał zmniejszony nieco ster kierunku (o zmienionym obrysie) i był zaopatrzony w pokładową radiostację nadawczo-odbiorczą typu Philips RC-3. Napęd samolotu P-24/III stanowił 14-cylindrowy w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzony powietrzem silnik Gnome-Rhone 14 Kfs o mocy startowej 900 KM (moc bojowa — 2 minuty — na pułapie 4 530 m — do 930 KM). Śmigło trójłopatowe metalowe, przestawialne. Uzbrojenie: dwa działka Oerlikon typu FF kal. 20 mm, fotokarabin FK-32 oraz dwie bomby po 12,5 kG.

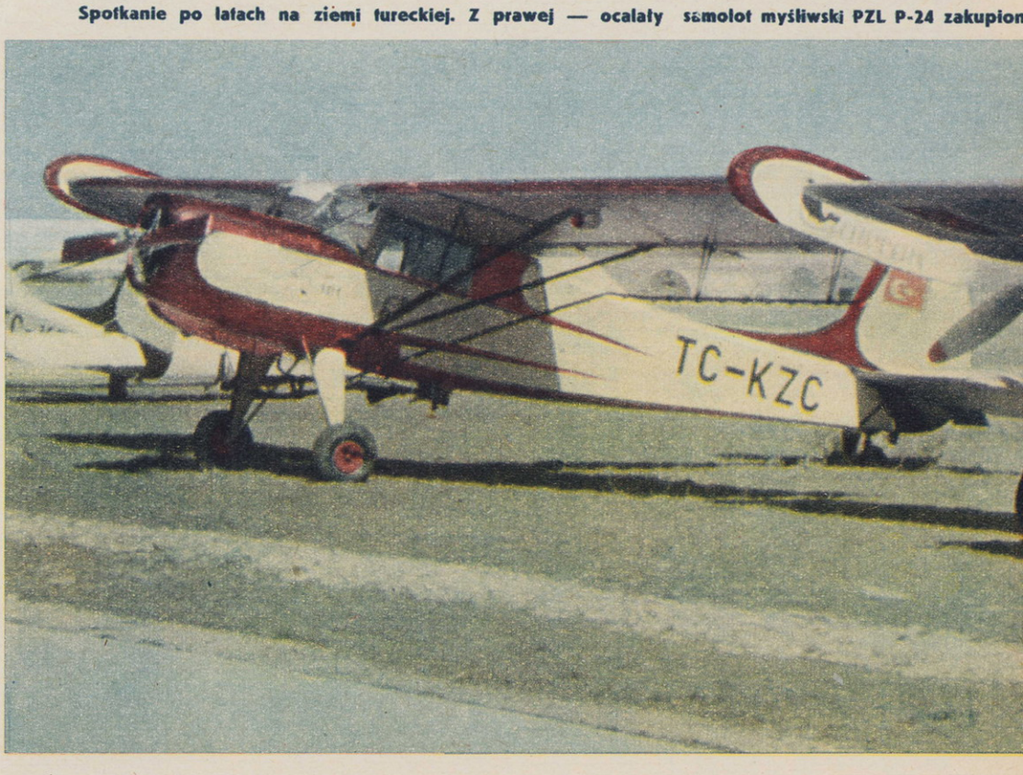
W ostatnich dniach października 1934 r. pokazano P-24/III przedstawicielom Dowództwa Lotnictwa, generalicji i attache lotniczym państw akredytowanych w Polsce, po czym samolot wysłano do Paryża. Wzbudził on tam powszechne uznanie, omówione szeroko w ówczesnej fachowej prasie lotniczej. Do najcenniejszych efektów wyprawy paryskiej należała jednak seria zgłoszeń przedstawicieli wojskowych szeregu państw zainteresowanych w bliższym poznaniu P-24 na miejscu, w PZL. W grudniu samolot P-24/III był demonstrowany misjom wojskowym Turcji i Rumunii, a w połowie stycznia 1935 r. odbył lot reklamowy do Węgier i Bułgarii, zorganizowany na zaproszenie dowódców lotnictwa tych państw.

Wiosną 1935 r. w częściowo przekazanych nowych halach na Okęciu, rozpoczęto montaż serii informacyjnej P-24 w liczbie sześciu płatowców. Tym samym nowa Wytwórnia Płatowców nr 1 Państwowych Zakładów Lotniczych w Warszawie rozpoczęła swoją działalność. Obiekt ten, zajmujący ponad 18 ha terenu, dysponujący zabudową o łącznej powierzchni użytkowej 100 000 m² i wybudowany kosztem blisko 12 mln złotych przedwojennych był na wskroś nowoczesnym zakładem lotniczym mającym zatrudnić po pełnym rozruchu ponad 3 500 ludzi, w tym około 200 osób personelu inżynieryjno-technicznego w Biurze Konstrukcyjnym. W produkcji serii informacyjnej P-24 ujęte zostały wszystkie zmiany wynikłe z dotychczasowej eksploatacji prototypów, głównym jednak akcentem tej serii

Działko kalibru 20 mm, badane na samolocie P-24 „Super".



Spotkanie po latach na ziemi tureckiej. Z prawej — ocalały samolot myśliwski PZL P-24 zakupion



było zakrycie kabiny pilota, obniżenie silnika o 140 mm, polepszenie widoczności i całkowita zmiana usterzenia poziomego i pionowego (które w nowej wersji przejęto z małymi zmianami z samolotu P-11C).

Samoloty serii informacyjnej były równocześnie podstawowymi wzorcami przewidywanej produkcji seryjnej, dla której ustalono cztery wersje w zależności od wariantu uzbrojenia, wyposażenia płatowca i związanych z tym ciężarów i osiągów. Produkcję seryjną przewidywano w wersjach:

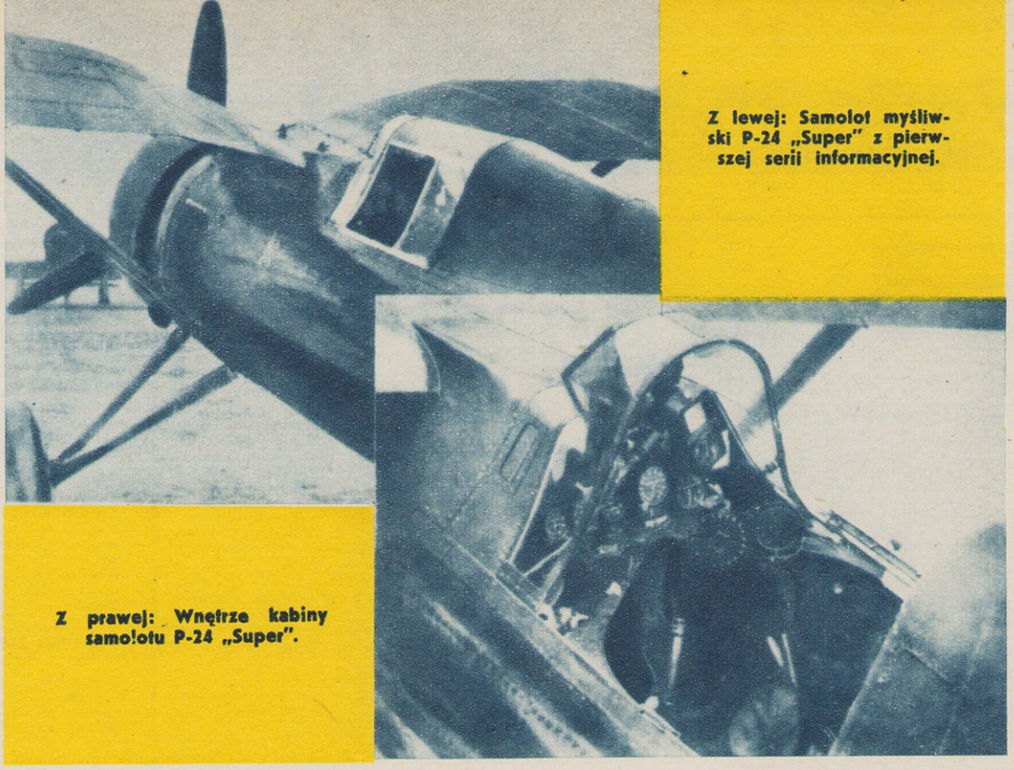
P-24 „Super" — uzbrojenie: 2 działka Oerlikon FF kal. 20 mm (90 pocisków), ciężar w locie 1 890 kG;

P-24A — uzbrojenie: 2 działka Oerlikon FF kal. 20 mm (90 pocisków) 2 karabiny masz. kal. 7,7 mm (600 pocisków), 4 bomby 10 kG, 1 bomba 12,5 kG, ciężar w locie 1 996 kG;

P-24B — uzbrojenie: 4 karabiny masz. kal. 7,7 mm (1 200 pocisków), 4 bomby 10 kG, 1 bomba 12,5 kG, ciężar w locie 1945 kG;

P-24C — uzbrojenie: 4 karabiny masz. kal. 7,7 mm (1 200 pocisków), 2 bomby 50 kG, ciężar w locie 2 000 kG.

Podstawowym napędem wszystkich wersji był silnik Ghome-Rhone 14 Kfs o mocy 900 KM, którego pierwszą partię w liczbie 10 silników przyjęło PZL w ramach dostaw dla serii informacyjnej P-24. Umowa zawarta pomiędzy PZL i firmą Ghome-Rhone zapewniała dostawę większej liczby tych silników do Polski. Szczególnie korzystny dla PZL był jeden z punktów tej umowy, w myśl którego Zakład w zależności od liczby zakupionych silników otrzymywał procentową obniżkę ceny silników następnych partii. Odmówiono jednak Polsce sprzedania licencji tego silnika, mimo że uzyskała ją już Rumunia.



Z lewej: Samolot myśliwski P-24 „Super" z pierwszej serii informacyjnej.

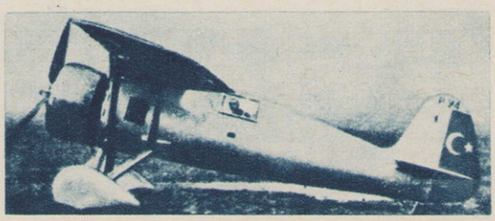
Z prawej: Wnętrze kabiny samolotu P-24 „Super".

Samolot myśliwski PZL P-24B.

W końcu 1935 r. opuściło warsztat sześć samolotów P-24, z których (po oblataniu) dwa płatowce przejął Instytut Techniczny Lotnictwa (dawny ITBL) w celu prowadzenia prób eksploatacyjnych, dwa samoloty przekazano do jednostki wojskowej, a dwa tzw. „egzemplarze pokazowe" — zatrzymał Zakład. Zimą 1935—1936 r. do PZL przybyły misje lotnicze Bułgarii, Estonii i Turcji, zapoznając się z P-24 i odbywając szereg lotów kontrolnych. Wiosną nasilenie tych odwiedzin wzrosło. Samolotem zainteresowały się misje lotnicze Rumunii, Grecji, Jugosławii i Węgier. Wiosną 1936 r. PZL zawiera umowę z przedstawicielem ministerstwa obrony narodowej Turcji gen. Kiazim Ozalp na dostawę lotnictwu tureckiemu 60 myśliwców P-24A i uruchomienie produkcji licencyjnej tego samolotu w zakładzie lotniczym Kayserie.

W myśl umowy strona polska miała dostarczyć Turcji 40 kompletnych samolotów i materiał oraz części do montażu dalszych 20 płatowców w Kayserie. Cenę kompletnego płatowca ustalono na 29 000 funtów tureckich, a cenę za płatowiec w częściach (bez wyposażenia) na 9 500 funtów. Ogółem PZL otrzymywały sumę 1 350 000 funtów tureckich. W załączniku do umowy strona polska (na żądanie odbiorcy) zobowiązała się dostarczyć samoloty P-24A z następującymi kombinacjami uzbrojenia: na 14 samolotach — 2 karabiny masz. Colt Browning kal. 7,9 mm i dwa działka Oerlikon FF kal. 20 mm umieszczone obok siebie w skrzydłach, na 26 samolotach — 4 karabiny masz. Colt Browning kal. 7,9 mm w skrzydłach i dwie bomby 50 kG. Druga kombinacja uzbrojenia P-24A odpowiadała uzbrojeniu przyjętemu dla wersji P-24C. Płatowiec P-24A z tym uzbrojeniem wykazywał jednak znacznie gorsze osiągi od P-24C.

Przyjęcie tureckiego zamówienia zmusiło Biuro Konstrukcyjne i Pomocy Fabrykacyjnych do szybkiego opracowania dokumentacji licencyjnej w polskiej i francuskiej wersji językowej, co wykonano w rekordowo krótkim czasie sześciu miesięcy, kończąc całość w końcu października 1936 r. Również w październiku z PZL wyjechała do Turcji grupa fachowców celem uruchomienia tam produkcji licencyjnej P-24A. Kierownikiem tego przedsięwzięcia został wyznaczony inż. Wilhelm Gibałka, ówczesny kierownik wydziału półmontażowego. W tym samym czasie w PZL szkolono tureckich pilotów wojskowych mających odebrać z Wytwórni pierwsze P-24A i przeprowadzić je drogą powietrzną do Turcji, do ośrodka szkolenia w Eskiszechir. Grupą tą dowodził por. Izfam Bey. W listopadzie 1936 r. Wytwórnia wysłała P-24 (z serii informacyjnej) na Wystawę do Paryża, po której zakończeniu samolot był pokazany w kilku ośrodkach wojskowych lotnictwa francuskiego. Zimą 1936—1937 r. PZL — Okęcie przyjmuje zamówienie Bułgarii na 14 samolotów P-24B i Grecji na 5 samolotów P-24A i 5 samolotów P-24C. Wkrótce po tym sfinalizowano umowę z Rumunią na uruchomienie w Brasov w Zakładach „Industria Aeronautica Romana" produkcji licencyjnej P-24A i P-24C oraz dostawę 6 samolotów wzorcowych P-24C. Do tych samolotów Rumunia miała dostarczyć sześć silników IAR-14 K II C/32 o mocy 930 KM (licencja Gnome-Rhone) oraz trójłopatowe śmigła typu Hamilton-Standard lub Savoia-Marchetti.

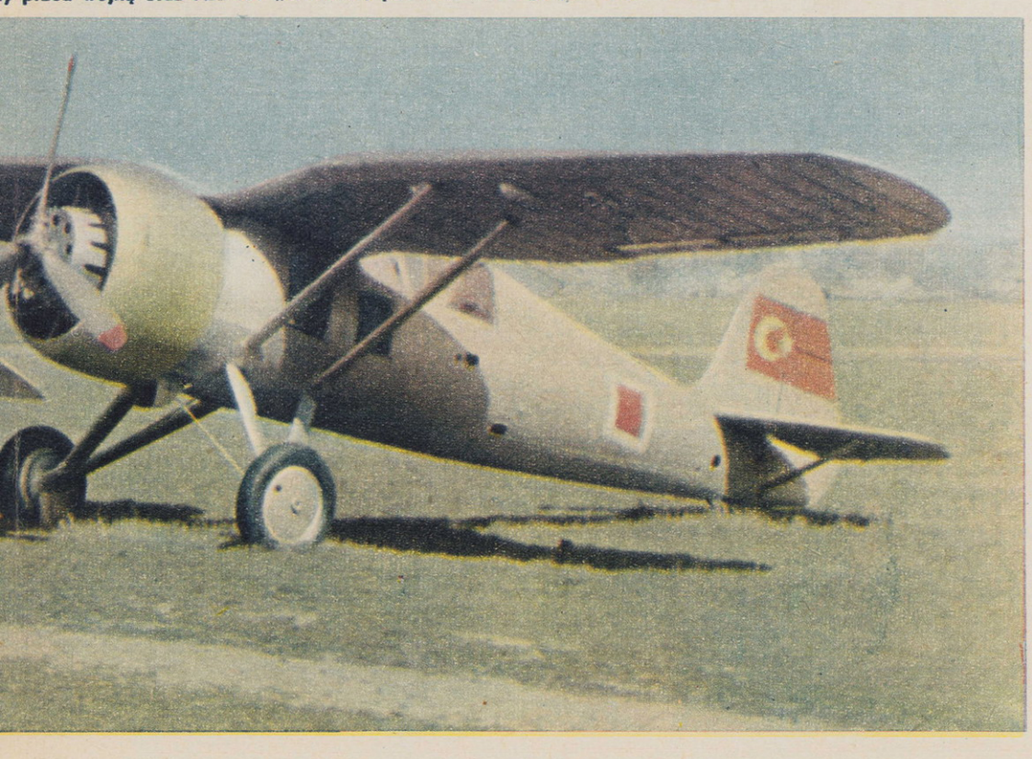


Pierwszy seryjny egzemplarz P-24A przekazany dla Turcji. W kabinie pilot turecki por. Izfam Bey.

Cykl produkcyjny seryjnych P-24 uruchomiono w dwóch etapach obejmujących: P-24A dla Turcji i Grecji, P-24C dla Grecji i Rumunii oraz montaż P-24B dla Bułgarii. W maju 1937 r. Turcja zażądała w serii budowanych płatowców przekształcenia kilku P-24A w wyniku czego w końcowym etapie produkcji pięć ostatnich tureckich P-24A przerobiono na typowe P-24C.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

y przed wojną oraz PZL-101 „Gawron", polski samolot gospodarczy eksportowany obecnie do Turcji.



PRZED X SZYBOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

Biuro Prasowe X MS nadesłało nam uzupełnienie listy zgłoszeń uczestników mistrzostw. A oto piloci i szybowce, które zobaczymy (obok wymienionych już w „Skrzydlatej") na starcie w South Cerney.

Austria — Johann Fritz na „Austrii Standard" (w klasie otwartej!).

Kanada — zgłosiła następujące szybowce: „Skylark 4", nowy typ „Darta" oraz dwie „Olympie 460".

Australia — John Blackwell na „Austrii Standard" i Derek Reid na „Skylark 4" w klasie otwartej oraz Malcolm Jinks i Bob Rowe w standard.

Finlandia — Seppo Hämäläinen wystartuje na „Skylark 4" w klasie otwartej.

Izrael — reprezentować będą w klasie otwartej Menahem Bar na „Skylark 4" i Daniel Arber na „Skylark 3F".

Włochy — wystawiają pełną czteroosobową ekipę w składzie: Walter Vergani na „Skylark 4" i Fiorenzo Lamera na „M 100 S" w klasie otwartej oraz Attilio Pronzati na „M 100 S" i Leonardo Brigliadori na „Uribel C" w klasie standard.

Holandia — G.J. Ordelman latać będzie w klasie otwartej na „Sagitta" a w standard Ed van Bree na „Ka 6" i E. Reparon również na „Ka 6".

Nowa Zelandia — nowy rekordzista świata w przelocie docelowo-powrotnym (750 km) S. Georgeson walczył będzie w klasie otwartej na „Skylark 4". Towarzyszem Georgesona w tej klasie będzie Westenra na „Skylark 3", a w klasie standard Cooper na „Ka 6" i Cameron na „Olimpii 460".

Rodezja — wystawiła w klasie otwartej Jimmy Harrolda na „Skylark 4" oraz R.P. Smitha na „Skylark 3F".

Afryka Południowa — E. „Boet" Domisse zdecydował się na start w klasie otwartej na „Olympii 419".

Jugosławia — piloci klasy standard: Vasilije Stepanovic na „Libis 18" i Karel Korpar na „Delfinie".

Obecnie lista zgłoszeń obejmuje 40 pozycji w klasie otwartej i 46 w klasie standard. Brak jest jeszcze danych o 13 pilotach. Łączna bowiem liczba startujących w South Cerney wynosić ma 89 pilotów z 29 krajów (p).

SPORT SAMOLOTOWY

Rekord międzynarodowy ustanowiła w dniu 19 lutego br. mistrzyni sportu Rozalia Szichina, znana pilotka radziecka, przelatując na jednosilnikowym samolocie odrzutowym Jak-32 bazę pomiarową 15-25 km z prędkością 750 km/h. Tym samym ustanowiony został w ZSRR drugi z kolei w tym roku rekord międzynarodowy w kategorii lekkich samolotów (ciężar od 1 000 kG do 1 750 kG) z napędem odrzutowym. Szichina swój rekord ustanowiła na cześć Międzynarodowego Dnia Kobiet. Poprzedni rekord międzynarodowy — 500,21 km/h — ustanowiony był na dwusilnikowym samolocie „Zolja" przez pilota jugosłowiańskiego I. Krnarica.

SPORT ŚMIGŁOWCOWY

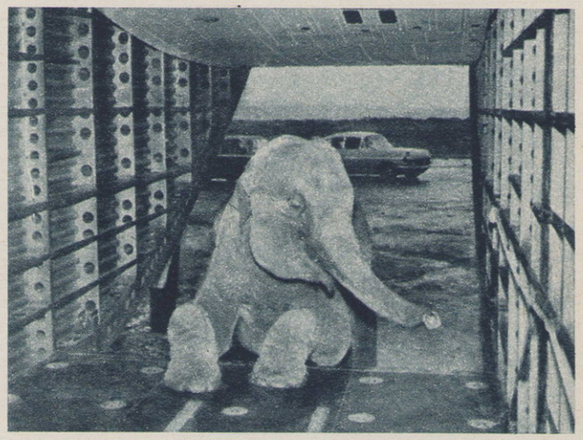
Wysokość lotu 8 200 metrów osiągnął na śmigłowcu Mi-4 radziecki pilot, mistrz sportu K. Czernobrowkin (z drugim pilotem W. Sobiennikowem). Jest to nowy rekord Związku Radzieckiego. Poprzedni rekord, wynoszący 7 465 metrów, ustanowiony był w 1960 roku.

UMBERTO NOBILE O STEROWCACH

DOWÓDCĄ włoskiego sterowca z lat 30-ch, sławnego z podróży nadbiegunowych, odwiedził niedawno korespondent radzieckiego miesięcznika „Ogoniok". Poprosił on 80-letniego dziś Umberto Nobilego o wypowiedź na temat przyszłości balonów sterowych. Nobile widzi zastosowanie sterówców przede wszystkim w turystyce, gdzie nie chodzi o prędkość i czas — oraz w transporcie dużych ładunków. Sędziwy aeronauta uważa, iż realna i opłacalna byłaby budowa wielkich balonów sterowych pomocnych przy gigantycznych pracach budowlanych. A zatem potrzebne będą wielkie sterowce; nie potrzeba przy tym silić się na wyposażenie ich w ogromne źródła napędowe. Według przewidywań Nobilego wystarczający jest zakres prędkości 150—200 km/h. Dla sterowca nie jest ważna prędkość, a zasięg i zdolność przewozu wielkich ciężarów użytecznych na duże odległości. I to są najważniejsze właściwości sterowca, z którymi może on rozpocząć nową karierę.

Dodać warto, iż U. Nobile parę lat temu gościł w Polsce, i jest gorącym sympatykiem socjalizmu. Palmiro Togliatti wysoko oceniał prace naukowe i odkrywcze sławnego aeronauty włoskiego.

(e).



I słonie też mogą podróżować drogą powietrzną. Ten trzyletni słonik Tamu należy do trupy cyrkowej odwiedzając co ważniejsze miasta, w których tylko istnieją lotniska. Akurat usiłuje wejść na pokład brytyjskiego Short Turbo Skyvan, samolotu, który może zabrać dwa takie słonie o łącznym ciężarze 30 ton.

KOMUNIKACJA W KRAJU „LWA JUDY"

ETIOPSKIE linie lotnicze —„Ethiopian Air Lines" — powołane zostały do życia dekretem cesarza Haile Selassie w dniu 30 grudnia 1945 roku, w postaci towarzystwa, którego wszystkie akcje są własnością rządu. Pomocy technicznej w organizowaniu linii udzieliło amerykańskie towarzystwo komunikacji powietrznej Trans World Airlines (TWA). Pierwszą linią regularną w kraju była trasa Addis Abeba — Asmara, zaś pierwszą zagraniczną Addis Abeba — Kair. Początkowo używanym sprzętem były samoloty DC—3 i C 47.

Obecnie flota „Ethiopian Air Lines" składa się z następujących samolotów: 2 Boeing — 720 B z silnikami turbowentylatorowymi, 3 czterosilnikowe DC—6B (śmigłowe), 2 dwusilnikowe turbośmigłowe Convair—240, 7 dwusilnikowych Douglas DC—3 i C 47 (śmigłowe), 2 jednosilnikowe Cessna—180, 2 Piper „Cub" i 4 śmigłowce.

W stolicy Etiopii — Addis Abebie — znajduje się nowoczesny port lotniczy, mogący przyjmować samoloty odrzutowe wszystkich typów. Pas startowy znajduje się na wysokości 2 590 m nad poziomem morza. Na terenie kraju czynnych jest ponad 30 lotnisk pasażerskich, z których trzy przystosowane są do przyjmowania maszyn odrzutowych typu standard.

„Ethiopian Air Lines" eksploatują ważną linię transafrykańską Addis Abeba — Accra — Monrovia (Liberia). Inne ważniejsze połączenia: Addis Abeba — Nairobi (Kenia), Addis Abeba — Ateny — Madryt, Addis Abeba — Rzym, Addis Abeba — Frankfurt. (z)

Panna Genet, stewardessa etiopskich linii lotniczych wręcza tort milionowej pasażerce na trasie Frankfurt — Addis Abeba. Powyżej: sieć połączeń krajowych EA.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

Dziewiątym krajem na kontynencie afrykańskim, do którego będą latać samoloty radzieckie, jest Kongo (Brazzaville). Odbyły się już próbne loty samolotów Ił-18, które po drodze do Brazzaville zatrzymywały się w Kairze i Chartumie.

Belgijskie linie lotnicze SABENA nie wykazały zysków w swym bilansie za rok 1964. Deficyt zmniejszył się jednak o trzecią część. Pasażerów przewieziono 1,06 mln.

Wskutek kłopotów finansowych „nie do przezwyciężenia" zlikwidowane zostały decyzją rządu brazylijskiego linie lotnicze „Panair do Brasil". Od dłuższego czasu działalność przedsiębiorstwa była możliwa tylko dzięki znacznym dotacjom finansowym rządu. Nie pomogły również bliskie kontakty finansowe z amerykańskimi liniami „Pan American World Airways", które dysponowały częścią kapitału zakładowego. Wszystkie trasy obsługiwane dotąd przez „Panair" zostały przejęte przez inne brazylijskie towarzystwo komunikacji lotniczej — „Varig".

Na lotnisku w Kopenhadze otwarte zostało elektronowe centrum rezerwacji biletów dla Skandynawskich Linii Lotniczych (SAS). Pierwszy tego rodzaju w Europie system obejmuje swym zasięgiem rejon od Helsinek do Madrytu i od Wiednia do Londynu. SASCO — Center wykorzystuje w swej pracy maszynę elektronową systemu IBM 1410, która obsługuje ponad 300 przedstawicieli tego towarzystwa w 21 miastach 12 krajów Europy i USA.

Dwa razy więcej pasażerów przewiozły w 1964 r. jugosłowiańskie linie lotnicze JAT w porównaniu do roku 1961, to jest około 455 000 osób z 70 krajów.

Port lotniczy Orly pod Paryżem jest — obok lotnisk w Brukseli, Amsterdamie, Londynie i Nowym Jorku — wielką stacją przeładunkową dla zwierząt. Jedynie 5 portów lotniczych na świecie posiada również poczekalnię, lecznicę i „jadalnię" dla zwierząt. W jednym tylko roku przez Orly przeszło tranzytem: 650 psów, 300 kotów, 1200 małp, 1 słoń, 3 hipopotamy, 10 tygrysów, tysiące białych myszek, papug i innego ptactwa, węże, 40 koni, 5 goryli, 63 foki.

Yvonne Pope, 34-letnia Angielka, została pilotem samolotów pasażerskich towarzystwa Merton Air Service, kursujących na trasie Wyspy Brytyjskie — NRF. Pani Pope jest wdową i matką dwojga dzieci. Początkowo była stewardessą.

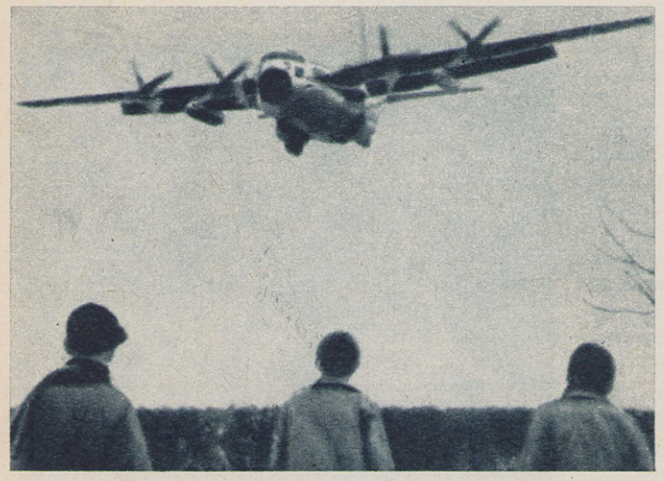
Czechosłowackie linie lotnicze CSA wraz z indonezyjskimi liniami „Garuda" zamierzają uruchomić nowy szlak powietrzny, który połączy Dżakartę z Pragą i Amsterdamem.

Przewidywane jest w niedalekiej przyszłości uruchomienie regularnej pasażerskiej komunikacji lotniczej na trasie Moskwa — Rzym. Odpowiedni protokół podpisany już został w Rzymie przez włoskie ministerstwo transportu oraz przez delegację radzieckiego lotnictwa cywilnego.

Rzecznik rządu francuskiego stwierdził, iż rozmowy prowadzone w Londynie między brytyjskim ministrem lotnictwa Jenkinsem a jego kolegą francuskim Jacquetem doprowadziły do pełnego porozumienia w sprawie wspólnej realizacji samolotu naddźwiękowego „Concorde". Rząd brytyjski wycofał więc wszelkie zastrzeżenia przeciw temu projektowi.

RÓŻNE

W 1964 roku amerykańska produkcja sprzętu lotniczego wykazała dalszy wzrost. Samolotów różnego rodzaju (łącznie ze śmigłowcami) wyprodukowano 12,3 tys. sztuk, wobec 11 tys. sztuk w 1963 r. Natomiast silników wyprodukowano za 3,8 mld dolarów, wobec 3,2 mld dolarów przed rokiem. Z ogólnej ilości sprzętu wytworzonego w 1964 r dla użytku cywilnego 155 samolotów zostało wyposażonych w napęd turbinowy (88 sztuk w 1963 r.). Jednocześnie w 1964 r. wyprodukowano dla celów cywilnych 460 śmigłowców, wobec 411 sztuk w 1963 r.



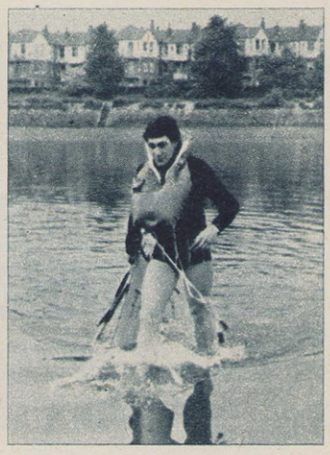
ROBOTNICY WIELKIEJ BRYTANII WOŁAJĄ: KUPUJMY SAMOLOTY WŁASNEJ PRODUKCJI

Ograniczenie zamówień w lotniczym przemyśle brytyjskim oraz przewidziany zakup samolotów wojskowych w Stanach Zjednoczonych AP wywołało ogromne poruszenie wśród robotników brytyjskich. Niedawno pracownicy przemysłu lotniczego demonstrowali na ulicach Londynu niosąc transparenty z napisem: „Kupujmy samoloty brytyjskie!" i „Nie chcemy być 51 stanem USA!"

Tymczasem już pojawił się „sygnalny" amerykański samolot transportowy typu „Hercules" (AC-130 E) na lotnisku w Northolt (foto powyżej)! Samoloty tego typu zastąpią „Beverleyé" w Transport Command. (e)

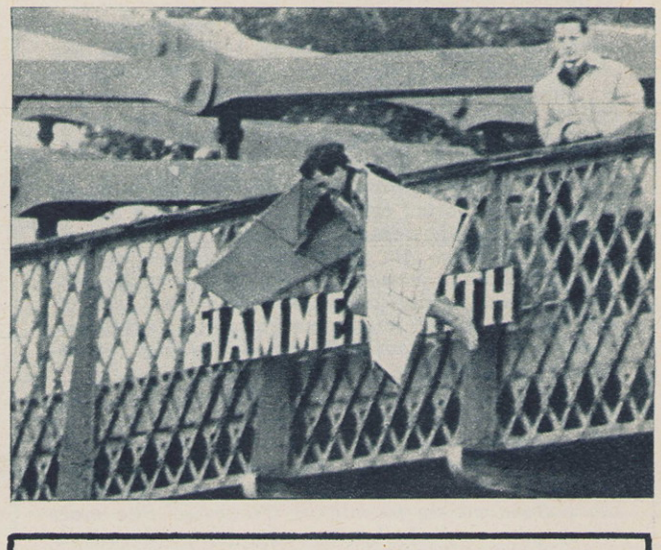
WIKTOR GONCZARENKO O WSPÓŁPRACY W POWIETRZU

Wiktor Gonczarenko, aktualny absolutny mistrz ZSRR w szybownictwie, wystąpił na łamach organu DOSAAF „Sowietskij Patriot" z artykułem dyskusyjnym o „współpracy w powietrzu". Autor porusza — bardzo kontrowersyjny i u nas problem — czy w mistrzostwach, indywidualnych przecież, piloci dysponujący radiem winni sobie wzajemnie pomagać. Problem rzetelności informacji o wznoszeniach, sytuacji meteorolowicznej jest rozwiązywany różnie przez rozmaitych szybowników. Na zasadnicze pytanie — czy konkurentowi w walce o mistrzowski tytuł należy w potrzebie pomóc — w konkluzji autor odpowiada jak najbardziej twierdząco. Gonczarenko, znany także ze startów w Polsce, wypowiada się przeciw lataniu „na ogonie" i porzucaniu bez uprzedzenia towarzyszy grupowego lotu w dogodnej chwili.



NOWOCZESNY IKAR

Dwudziestojednoletni londyńczyk Donald Partridge zmobilizował prasę i fotoreporterów zamierzając popisać się wspaniałym lotem na samodzielnie sporządzonych skrzydłach. Po starcie z mostu Hammersmith miał przelecieć Tamizę, wykazując doskonałość swoich bambusowo-płóciennych skrzydeł. Zjawił się na starcie przepisowo, łącznie z kamizelką ratunkową, skoczył z wysokości około 8 metrów — no i całe szczęście, że pod nogami znalazła się dość głęboka woda, bo lot podobnie jak i synowi Dedala nie udał się. No cóż, każdy musi wypróbować swoje możliwości — humoru. A humor brytyjski ocenić trzeba wysoko.



ASTRONAUTYKA

Pilot doświadczalny zakładów North American E. Hetzel wykonał lot z wysokości 780 m w makiecie statku „Gemini" wyposażonej w układ odzyskujący z miękkim płatem „Peraglider". Lot ślizgowy statku po odczepieniu od śmigłowca trwał 20,5 min. Następna próba będzie przeprowadzona z wysokości 3600 m.

Do połowy 1965 r. ma wystartować w Kiruna (Szwecja) około 20 rakiet doświadczalnych. W październiku br. obserwatorium jonosferyczne w Upsali zamierza wyrzucić 4 rakiety do badań przebiegów geofizycznych w jonosferze i zjawisk zorzy polarnej.

Joe Walker, główny pilot doświadczalny samolotu X-15 oświadczył, że prędkości lotu rzędu 16 000 km/h są bliskie urzeczywistnienia. Obecnie przeszkodą są raczej względy ekonomiczne niż naukowe lub aerodynamiczne. Walker uzyskał na X-15 prędkość rzędu 6 566 km/h, na wysokości 107,2 km).

Dokonana w pierwszych dniach marca br. próba rakiety amerykańskiej „Atlas-Centaur" nie powiodła się. Rakieta o masie 150 ton eksplodowała w sekundę po starcie. Miał to być próbny lot przed zapowiadanym na październik br. „miękkim lądowaniem" na Księżycu pojazdu kosmicznego, będącego wstępem do realizacji przedsięwzięcia „Apollo".

24 lutego br. siły lotnicze USA zaprzestały poszukiwań specjalnego szybowca, który został wypuszczony w Kosmos, a następnie zatonął w płd. części Atlantyku.

22 lutego br. w ZSRR wprowadzono na orbitę nowego sztucznego satelitę badawczego „Kosmos-57".

PRZEMYSŁ LOTNICZY

Seria wypadków z samolotem szturmowym marynarki „Etendard-IV" (dwa ostatnie w ciągu 1 tygodnia) spowodowała duże wrzenie lotniczej opinii publicznej we Francji. Z dotychczas zamówionych 90 samolotów wypadkom uległo 11 (12%). Specjalna komisja ustaliła, że powodem wypadków są najczęściej wady silnika turboodrzutowego „Atar-8" oraz pewne niedopracowania wywołane oszczędnościami budżetowymi, które skróciły zakres prób w locie. Wypadki te mogą spowodować wycofanie się lotnictwa lądowego Francji z odbioru zamówionych 84 szturmowców „Etendard-IV" (wersja MiP).

☆

Drugi prototyp samolotu amerykańskiego F-111 pilotowany przez Johnsona odbył 6. I. 1965 r. lot badawczy w Fort Worth. Oto wyniki: rozbieg — 850 m przy ciężarze startowym 28,5 T i skosie płata 16 stopni. Po 15 min. lotu, będąc na wysokości 3 000 m, pilot zmieniał kolejno skos płata ustawiając go w położeniu: 26, 40, 42 i wreszcie — 72,5 stopnia (maksymalne). Sterowność samolotu była zadowalająca; uzyskano pułap 8 000 m i prędkość 740 km/h. Po godzinie lotu F-111 rozłożył skrzydła i wylądował z prędkością rzędu 250 km/h. Zużyto 3,6 t paliwa. W dalszych latach F-111 ma w programie przekroczenie prędkości dźwięku.

☆

Budżet wojsk lotniczych USA przewiduje na 1965 r. finansowanie prac nad samolotami programu „Mach 3" (Lockheed A-11, zwiadowczy SR-71 oraz przechwytujący YF-12A) oraz nad silnikiem Pratt-Whitney J-58/JT-11 dla tych samolotów. Budżet ten wynosi 200 mln dol.

☆

Francuskie zjednoczenie lotnicze Sud Aviation sprzedało w 1964 r. 23 samoloty odrzutowe „Caravelle", z tego 22 na eksport. To samo zjednoczenie sprzedało w 1964 r. 165 śmigłowców turbinowych „Alouette" w 3 wersjach (z tego 136 „Alouette-III").

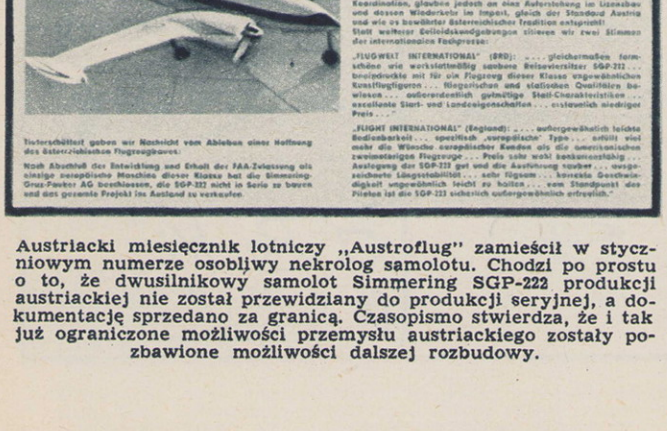
☆

Zakłady Sciaky (Francja) prowadzą bardzo zachęcające próby nad spawaniem elektronicznym w przemyśle lotniczym, szczególnie stopów tytanowych, cyrkonowych, tantalowych, niobowych itp. Spawanie elektroniczne nie powoduje zniekształceń łączonych elementów i wyróżnia się dużą wydajnością.

☆

Nowa wersja znanego samolotu radzieckiego Il-18 ma zabierać 120 pasażerów (dotąd 85). Również nowy Tu-124 będzie przewoził 56 (zamiast 44) pasażerów. Śmigłowiec turbinowy W-2 oraz samolot An-24 także otrzymają więcej miejsc pasażerskich.

SAMOLOTOWY NEKROLOG



Austriacki miesięcznik lotniczy „Austroflug" zamieścił w styczniowym numerze osobliwy nekrolog samolotu. Chodzi po prostu o to, że dwusilnikowy samolot Simmering SGP-222 produkcji austriackiej nie został przewidziany do produkcji seryjnej, a dokumentację sprzedano za granicą. Czasopismo stwierdza, że i tak już ograniczone możliwości przemysłu austriackiego zostały pozbawione możliwości dalszej rozbudowy.

SŁAWNI LOTNICY

Colette Duval

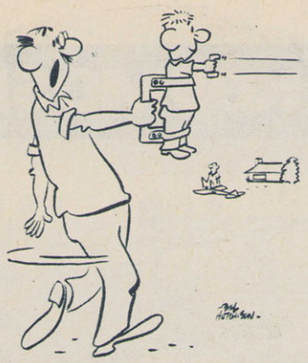
W jedenastym roku życia Colette wstąpiła do szkoły baletowej w Chamilly. Oprócz tańca uprawiała łyżwiarstwo, narciarstwo i żeglarstwo. Mając piętnaście wiosen nie marzyła, że zostanie spadochroniarką. Chciała być wtedy tancerką. Gdy przekonała się, że ma silne serce, jest coraz bardziej opanowana postanowiła pojechać do Saint Yan na krótki kurs spadochronowy. Miała wówczas dwadzieścia lat. Tam zrozumiała, iż jej żywiołem jest powietrze.

W czasie szkolenia okazało się, że nauka tańca klasycznego nie była bezużyteczna. Colette potwierdza, iż tańce stały się dla niej pierwszorzędną gimnastyką przygotowawczą do wykonywania skoków ze spadochronem. W roku 1955 spadochroniarstwo stało się dla niej pracą zawodową. Do tego czasu była modelką. Wielokrotnie też zajmowała czołowe miejsca w konkursach piękności.

Po wstępnym przeszkoleniu spadochronowym w roku 1955 powróciła do Paryża, aby zdobyć pieniądze na dalsze szkolenie. W niedługim czasie przebywa w Centrum Spadochronowym w Chalon-sur-Saone. Od 1955 roku przystępuje do prób ustanowienia nowych rekordów Francji, a także rekordów międzynarodowych. Wkrótce zdobywa dwa rekordy krajowe. Te właśnie rekordy były generalną próbą przed skokiem ze stratosfery. Wyczynu tego dokonała w 1956 roku w Brazylii, opuszczając pokład samolotu na wysokości 12 080 m i otwierając spadochron na 250 m nad powierzchnią morza. Ten rewelacyjny skok (był filmowany) szeroko komentowano na całym świecie.

Do tej pory Colette wykonała dziesiątki skoków pokazowych, przy czym prawie wszystkie określono jako atrakcje nr 1 pokazów lotniczych. Ostatnio poświęciła się publicystyce i filmowi. Ma 35 lat.

(m)



O TRENERACH KADRZE I KOPCIUSZKU

W szóstym numerze naszego tygodnika z lutego bieżącego roku podaliśmy pełny skład członków kadry małego lotnictwa. Obecnie, po oficjalnym zatwierdzeniu przez Zarząd Główny APRL wszystkich osób, wypada dorzucić kilka uwag. Na pewno istniała potrzeba powołania jakiejś reprezentacji, takiej na „wszelki wypadek", gdyż jak słusznie motywuje wydział modelarski APRL w najnowszym okólniku: „poważny wzrost grup wyczynowych oraz dotychczas stosowany system eliminacji stwarzał trudności w powoływaniu reprezentacji APRL na imprezy międzynarodowe. W skład naszych przedstawicieli wchodzili często zawodnicy, którzy przypadkowo osiągnęli dobre wyniki na imprezach krajowych, a których nie mogli powtórzyć podczas spotkania międzynarodowego".

Opracowano dość drobiazgowy regulamin dla członków kadry, ich obowiązki i przywileje. Nie wchodząc w szczegóły, gdyż i tak zainteresowani otrzymują okólnik, trzeba wspomnieć, że nowo powołani członkowie kadry obowiązani są do stałego podnoszenia własnych wyników, gotowości do zawodów i ścisłego kontaktu z trenerami.

O tym, że nie wystarczają przeciętne tylko umiejętności, aby zostać członkiem kadry, mogą świadczyć „zasady typowania", w których znaleźć można minima wyników dla wszystkich kategorii modeli. Dla przykładu minimalna liczba punktów dla modeli z napędem mechanicznym wynosi 900 w 5 lotach. W ten sposób stworzone zostały rozsądne warunki oceny wyników wybrane nie według „widzimi-się", a zgodnie z faktycznym stanem rzeczy.

Tegorocznego wyboru kadry dokonano w oparciu o wyniki sportowe z ostatnich trzech lat. I tu też zastrzeżeń być nie może. Dokonano również poważnego posunięcia, powołując tak zwanych trenerów. (Piszę — tak zwanych — gdyż osobiście nie podoba mi się to miano). Trenerzy, albo może lepiej „doradcy" fachowi, będą mieli za zadanie czuwać nad prawidłowym treningiem powierzonych im zawodników, prawdopodobnie zarówno od strony sportowej jak i technicznej. Instytucja takiego oficjalnego, choć społecznego doradcy, jest jeszcze u nas nie znana i trochę wątpię, aby dała od razu wyniki. Tym bardziej, że na razie mamy tylko trzech trenerów: B. Spundę w radiomodelach, M. Opalińskiego w modelach niekierowanych i W. Bredsznajdera w modelach na uwięzi. Sprawa zresztą trochę, powiedzmy szczerze, drażliwa. Nie wyobrażam sobie na przykład, aby Żurad posłuchał moich rad na temat nakręcania silnika gumowego, podobnie jak trudno przyszłoby mi nakłaniać inż. Falęckiego, aby zwiększył moc swojego silnika stosując moją, „trenerską" metodę dodatku spirytusu salicylowego — 5 kropli na litr paliwa... Nie dlatego, że mnie nie ufają, ale dlatego, że mają własne, lepsze metody. Być może mylę się, ale ciągle nie mogę zrozumieć funkcji „trenera" w małym lotnictwie i dlatego załączam rysunek zaczerpnięty z amerykańskiego czasopisma przedstawiający „trenera uwięziowego" ze swoim pupilem. To na pewno dobry żart, ale w każdym żarcie jest trochę gorzkiej prawdy.

Zgodnie z tytułem muszę wspomnieć jeszcze o kopciuszku. Chodzi po prostu o małe rakietnictwo. **Znów ktoś zapomniał, że potrzebna jest i tu grupa ludzi mogąca reprezentować barwy APRL w najbliższym spotkaniu międzynarodowym.** *A przecież organizujemy już czwarte zawody małych rakiet. Czy naprawdę tak trudno zająć się sprawami rakietnictwa, że ciągle gra ono rolę kopciuszka? A przecież zainteresowania młodych i najmłodszych nie kierują się obecnie jedynie w stronę tych modeli, które interesowały kiedyś nas samych.*

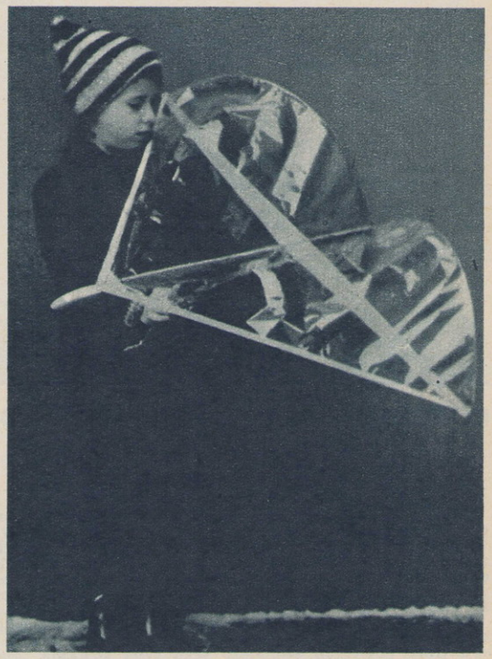
PAWEŁ ELSZTEIN

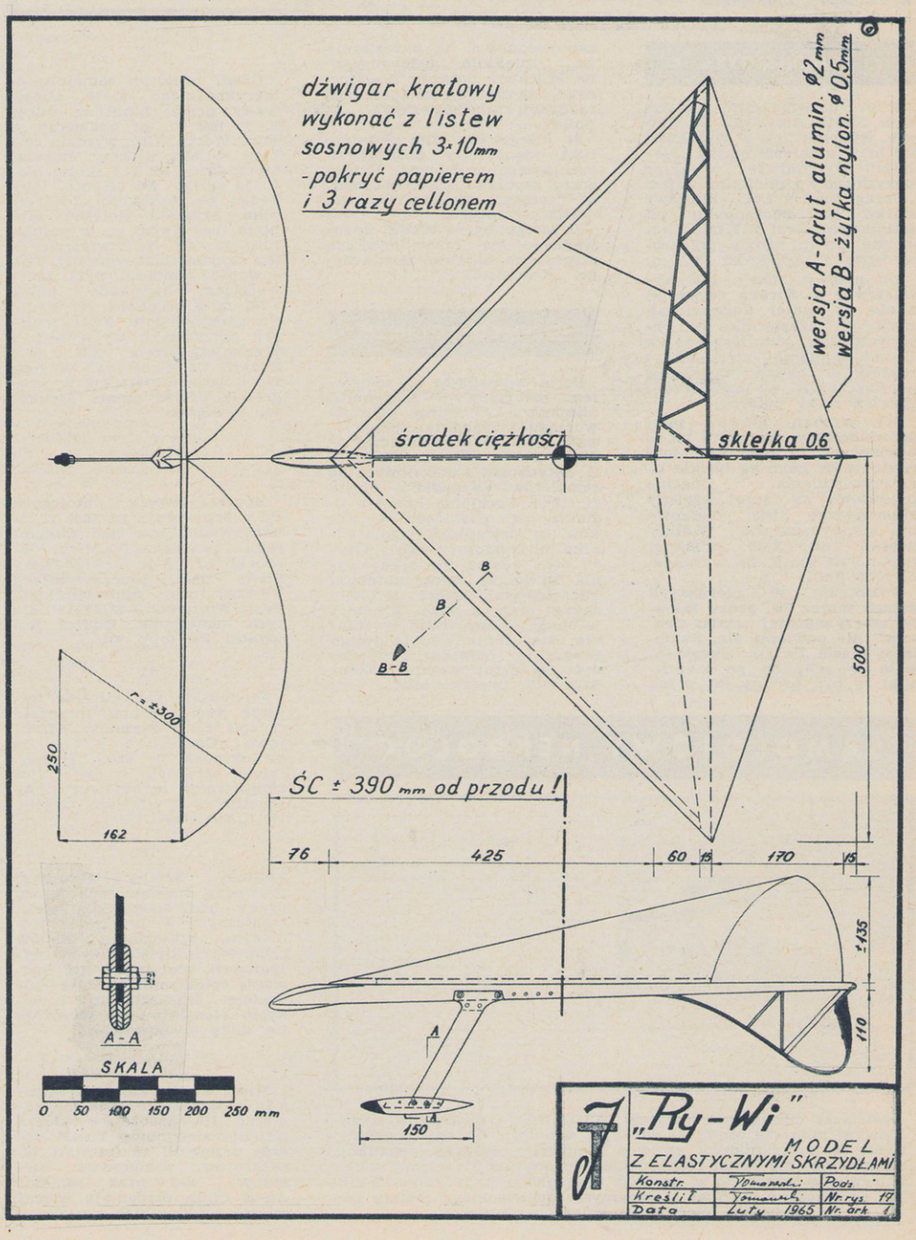
Co budują nasi konstruktorzy małego lotnictwa

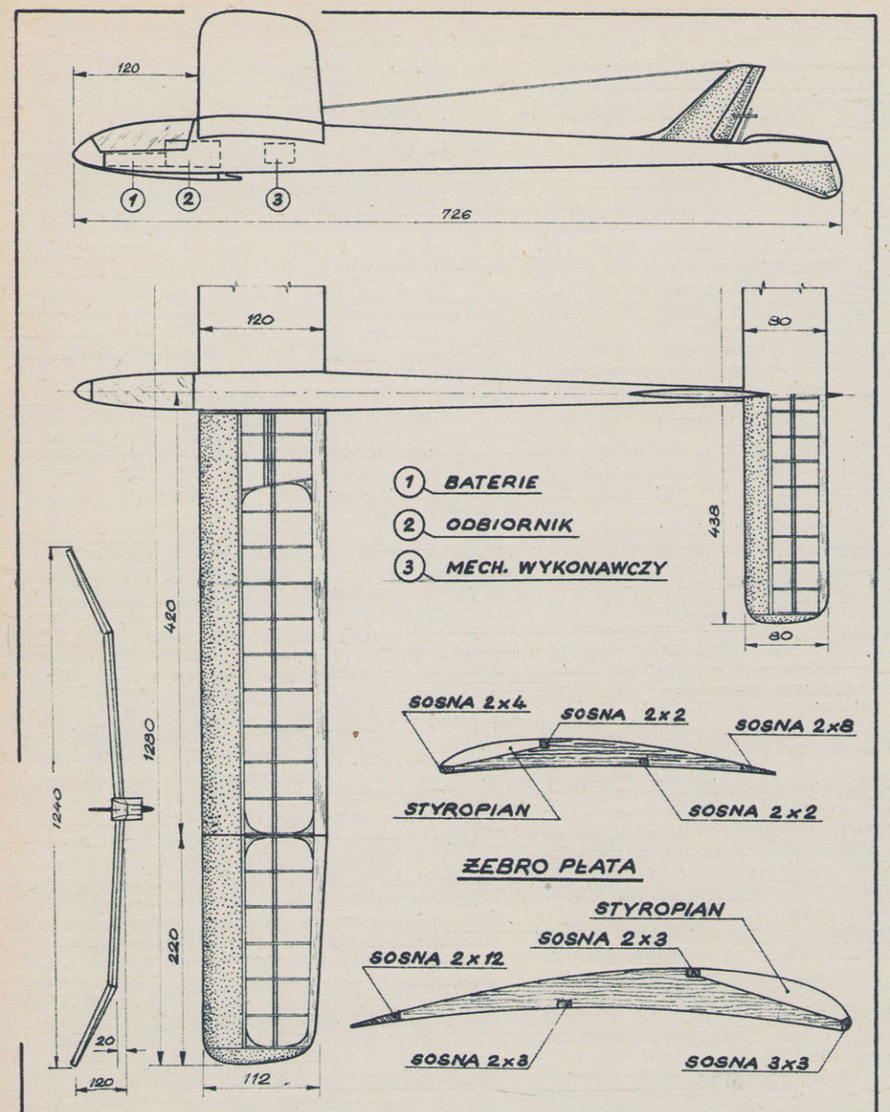
MODEL z elastycznymi skrzydłami został przeze mnie zaprojektowany i wykonany z uwagi na bardzo duże zainteresowania młodzieży z pracowni modelarstwa lotniczego Pałacu Młodzieży w Katowicach nowoczesną techniką lotniczą. W czasie prób stwierdziłem dobrą stateczność, zarówno kierunkową i jak i poprzeczną. Model wymaga jednak w porównaniu z normalnym szybowcem większej prędkości w czasie startu na holu (holować przez bloczek!). Lot również jest dosyć szybki, połączony z dużym opadaniem. Doskonałość wynosi około 10—12. Konstrukcja modelu widoczna jest z rysunku, gdzie podano wymiary poszczególnych części.

Starty przeprowadzać należy w spokojnym powietrzu i na gładkim terenie (niebezpieczeństwo rozdarcia pokrycia). Model można pomalować — zależy to zresztą od wykonawcy. W każdym razie należy go zabezpieczyć przed wilgocią. Życzę pomyślnych lotów!

JAN TOMASZEWSKI





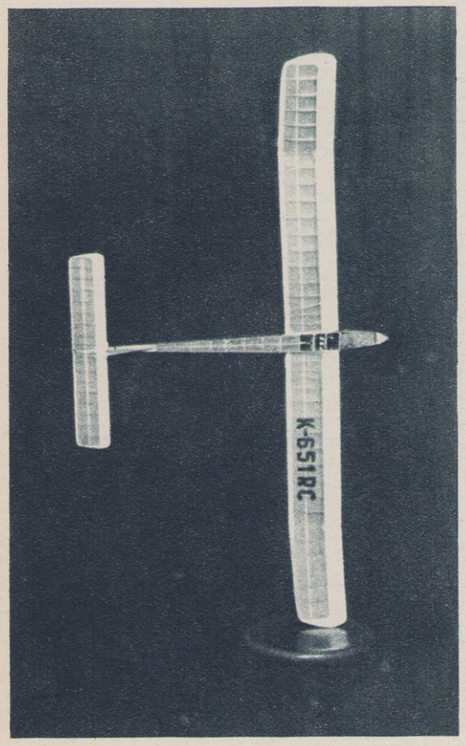


S-165RC

ZDALNIE KIEROWANY MODEL SZYBOWCA klasy A-1 Z MATERIAŁÓW KRAJOWYCH

konstr. J. Skiślewicz

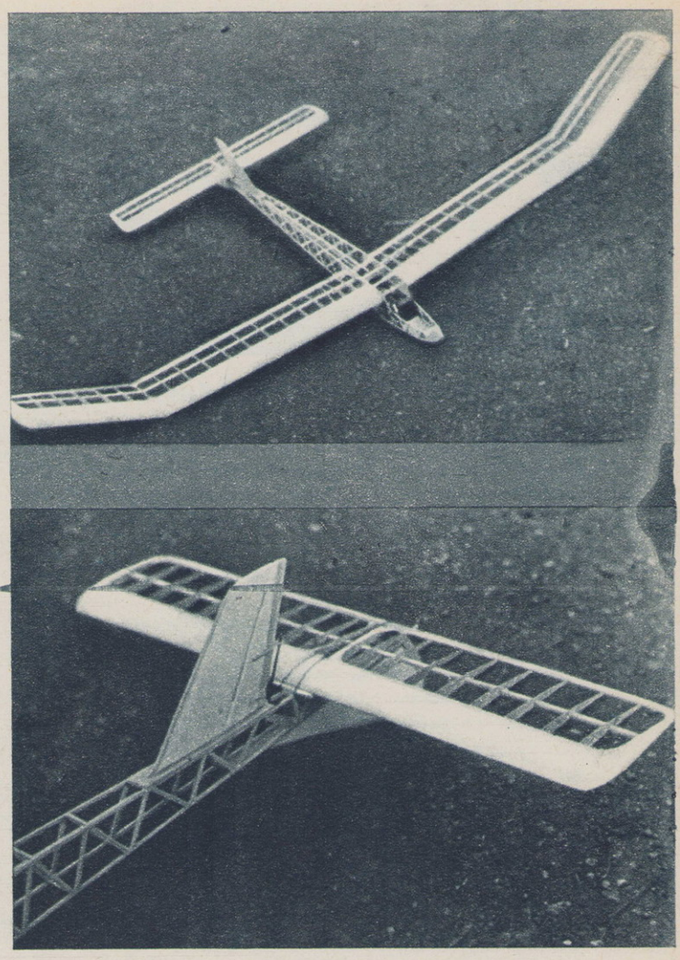
AEROKLUB WROCŁAWSKI * MODELARNIA NR 514 * D.K.D.i M. * ŚWIDNICA



PROJEKT zdalnie kierowanego szybowca klasy A-1 powstał w wyniku posiadania przez nas całkowicie tranzystorowej aparatury odbiorczej konstrukcji Stefana Pawlewskiego, instruktora Działu Radiotechniki DKD i M w Świdnicy.

Z kolei postanowiliśmy zbudować zdalnie kierowany model szybowca klasy A-1, przy czym naszą ambicją było utrzymanie się w granicach minimalnego ciężaru dla tej klasy modeli — około 230 G — przy zastosowaniu wyłącznie materiałów krajowych. Zadanie to powiodło się nam całkowicie, model zbudowany przez **Bolesława Kożbiała** czeka obecnie na odpowiednią pogodę celem oblatania. A oto krótki opis budowy: Płat dzielony łączony jest z kadłubem przy pomocy bagnetów stalowych średnicy 2 mm. Żebra ze sklejki 0,6 mm. Krawędź natarcia 3 x 3 mm, dwa dźwigary 2 x 3 mm, krawędź spływu 2 x 12 mm — sosnowe. Keson i zakończenia płata wykonano ze styropianu i lakierowano „chemolakiem". Pokrycie papierem japońskim i cellonowane. Ciężar skrzydeł 50 G. Statecznik poziomy zbudowany jest z żeber sklejkowych 0,4 mm i listew sosnowych: spływ 2 x 10 mm, dwa dźwigary 2 x 2 mm, i krawędź natarcia 2 x 4 mm. Keson, zakończenia i pokrycie — jak w płacie. Ciężar 10 G. Kadłub wykonano metodą rozpórkową z listew sosnowych 2 x 3 mm. Statecznik pionowy styropianowy wzmocniony listwami lipowymi. Przednia część kadłuba zakryta kabinką ze szkła organicznego mieści komorę na baterie, odbiornik i urządzenie wykonawcze. Kadłub oklejony jest dwukrotnie papierem japońskim i cellonowany. Ciężar kadłuba wraz z wyważeniem 70 G. Odbiornik jednokanałowy, tranzystorowy, bezpŕzekaźnikowy, współpracujący z nadajnikiem na fali nośnej niemodulowanej. Napięcie zasilania 3V. Ciężar odbiornika 30 G. Jako urządzenie wykonawcze zastosowano rozdzielacz gwiazdowy napędzany gumką. Całość zasilana z dwóch miniaturowych baterii 1,5 V połączonych szeregowo. Ciężar kompletnego urządzenia wynosi 100 G.

JERZY SKIŚLEWICZ



MODELARNIA W BABICY

Szkoła — Pomnik Tysiąclecia w Babicy na Rzeszowszczyźnie posiada modelarnię lotniczą skupiającą 50 uczestników w wieku od 11 do 20 lat. Modelarnia ta założona została we wrześniu 1961 r. i jest prowadzona przez doświadczonego pedagoga i modelarza mgr. Stanisława Płodzienia. Modelarze z Babicy mają na swym koncie szereg sukcesów sportowych odniesionych na zawodach regionalnych Aeroklubu Rzeszowskiego. W roku 1964 zdobyli oni tam 4 pierwsze, 3 drugie i 2 trzecie miejsca. Na zdjęciach — fragmenty zajęć w szkolnej pracowni.

PODNIEBNY FRONT

Gen. płk I. POKRYSZKIN

Publikujemy piąty fragment opowieści trzykrotnego Bohatera Związku Radzieckiego generała A. Pokryszkina, noszącej tytuł „Niebo Wojny". Autor opisuje w niej wydarzenia poprzedzające napaść Niemiec hitlerowskich na ZSRR oraz walki powietrzne w pierwszym dniu wojny na pograniczu Rumunii i Związku Radzieckiego.

Podajemy streszczenie poprzednich fragmentów. Jest maj 1941 roku. Grupa młodych pilotów pod dowództwem Pokryszkina wraca — po ukończeniu kursu — do macierzystego garnizonu w Bielcach. Garnizon ten położony jest w Besarabii, niedaleko granicy rumuńskiej. W przeddzień rozpoczęcia działań wojennych autor wspomnień znajdował się w sąsiednim oddziale, gdzie właśnie o świcie zbudził go sygnał alarmu bojowego — oznaczającego wybuch wojny niemiecko-radzieckiej. Pokryszkin wraca do macierzystego oddziału i bierze udział w walkach powietrznych.

Znów rozpędzam samolot i energicznie wzbijam się pionowo w górę. Tylko w ten sposób bowiem mogłem wymknąć się spod ostrzału wroga i utrzymać nad nim przewagę. Znów ciemnieje mi w oczach, niewidzialna siła wciska w fotel. Byłem jednak przyzwyczajony do tego. Codziennie prawie trenowałem, przyzwyczaiłem się do przeciążeń, mimo że nieraz dostawało mi się za to od Zizniewskiego. Koledzy nazywali ta żartobliwie „kręceniem". O przeciążeniu słyszałem od starszych pilotów, którzy uczestniczyli w walkach. „Im częściej będziesz stwarzał przeciążenie w czasie lotów szkoleniowych, tym lepiej zahartujesz się" — mawiali oni. Istotnie, kute żelazo nie tylko przybiera odpowiedni kształt, ale i staje się trwalsze...

Spoglądam na tablicę przyrządów: prędkość jeszcze niezła. Doprowadzam samolot do tego momentu, kiedy lada chwila może wpaść w korkociąg, po czym energicznym ruchem przechylam na skrzydło. „Teraz możemy się zmierzyć" — miałem chęć wykrzyknąć z całych sił.

W momencie, gdy rozpocząłem atak, dostrzegłem Siemionowa. On nie powtórzył mego manewru ani za pierwszym, ani za drugim razem, lecz oderwał się i pozostał daleko w dole. Ale, dlaczego leci podwoziem w górę, a od samolotu oddzielają się, jak gdyby, kółka szarego dymu. Doskonale widziałem je na ciemnym tle ziemi i równocześnie niemal dostrzegłem w niedalekiej odległości od Siemionowa „Messerschmitta". Byłem przekonany, że uszkodzili mu samolot i teraz atakują ponownie.

Groźba niebezpieczeństwa, uwijające się samoloty nieprzyjacielskie — wszystko to odeszło na dalszy plan. Oby tylko uratować kolegę!.. Mój „Mig" o ciężarze trzy i pół tony runął z wysokości wprost na „Messerschmitta" skradającego się do Siemionowa. Dwaj piloci niemieccy, przeskoczywszy obok mnie, pomyśleli zapewne, że nurkując ratuję się ucieczką. Wyprowadzając z nurkowania — znalazłem się niżej „Messerschmitta". Tym większym więc zaskoczeniem był dla niego mój atak. Seria — samolot nieprzyjacielski wyskoczył w górę, druga — zaczął dymić, stanął w płomieniach. Potem przechylił się na skrzydło i płonąc runął bezwładnie w dół.

Pierwszy raz w życiu widziałem wtedy, jak spada płonący samolot. Szczególną satysfakcję sprawiał mi fakt, że był to samolot strącony przeze mnie i w dodatku ten sam, który przed chwilą jeszcze omal nie zestrzelił mego kolegi. Nie, nie mogłem, tak od razu, oderwać wzroku od niego. „Messerschmitt" ukazał się akurat między skrzydłem i silnikiem mego samolotu i ja przechyliłem nawet nieco maszynę ku dołowi, aby lepiej widzieć jak zderzy się z ziemią. W tym momencie nie myślałem ani o grożącym niebezpieczeństwie, ani nawet o Siemionowie, który w tym czasie, gdy atakowałem, zniknął gdzieś z pola widzenia.

★

NAGLE usłyszałem krótki, suchy trzask, przypominający odgłos łamanej deski, a potem wybuch pocisków. Seria nieprzyjacielska trafiła w płatowiec. Jakaś siła błyskawicznie przewróciła mój samolot — zacząłem lecieć w dół głową. Odwracam maszynę i widzę, jak obok przeskakuje „Messerschmitt", drugi zaś, z tyłu, szykuje się do ataku. A więc to tu znalazła się owa pozostawiona przeze mnie, para. Przeoczyłem — trafili mnie.

Rozejrzałem się — uszkodzenie poważne. W prawym skrzydle duża dziura. Zmniejsza ona siłę nośną skrzydła i stąd trudności z wykonaniem przewrotu. Drugi pocisk trafił w centropłat.

„A gdzie Siemionow?" — Teraz już mnie przydałaby się pomoc. Po zastanowieniu się doszedłem do wniosku, że nie jest jeszcze tak źle, jak to się początkowo wydawało. Sytuacja nie była bowiem beznadziejna. Po pierwsze — zdążę uchylić się przed ogniem myśliwca, który szykuje się właśnie do ataku. Po drugie — walka toczy się nad naszym terytorium, potrafię więc wymknąć się jakoś ścigającym mnie hitlerowcom.

Wykonuję zakręt i lecę naprzeciw „Messerschmitta". Para znajdująca się niżej — widząc zestrzelony samolot — powstrzymała nieco swoje zapędy i odleciała. A z tymi dwoma będę kontynuował walkę. Paliwa mam jeszcze sporo, amunicji również... Walka rozgorzała na nowo. Myślę o Siemionowie. Czy, jeżeli uszkodzili jego samolot, zdążył umknąć? Piloci nieprzyjacielscy widzą, jak wygląda mój „Mig" i chcą, oczywiście, dobić mnie — ja natomiast szukam okazji, aby podkraść się do nich. Mocno jednak przeszkadza mi dziura w skrzydle: gdy tylko zwiększę nieco prędkość, samolot przewraca się na plecy.

Muszę więc pierwszy wycofać się z walki, innego wyjścia nie ma .Wprowadzam maszynę w lot nurkowy, zbliżam się do lotu koszącego i lecę już prawie nad samymi wierzchołkami drzew. Na ziemi coś się pali. Skręcam w tamtą stronę — czy to przypadkiem nie płoną szczątki samolotu Siemionowa?

Nad lotniskiem dostrzegłem, że odłamki przecięły instalację hydrauliczną. Wypuszczam podwozie systemem awaryjnym. Przechyliłem maszynę ze skrzydła na skrzydło, aby „nogi" mocniej stanęły na swoim miejscu i zniżam się do lądowania.

Wszystko w idealnym porządku. Samolot zakończył dobieg, przystanął, czekając posłusznie na kołowanie.

Na stoisku wyłączyłem silnik i siedzę jakiś czas bez ruchu. Cisza. Wtedy dopiero poczułem zmęczenie. Nie mam siły wyjść z kabiny. Przed oczami przewijają się poszczególne fragmenty walki, zaskakujące momenty. Znaczące śmigłami kręgi, żółte kołpaki, płonący „Messerschmitt", gwałtowny przewrót mojej maszyny i dymiący samolot Siemionowa. Nie mogę darować sobie, że straciłem go z oczu, że nie broniłem do końca. Teraz nie wiem nawet, gdzie wylądował i czy w ogóle żyje. Przypominam sobie, że przerwaliśmy lot na rozpoznanie, ale nie martwię się tym. Zostałem przecież zmuszony do wszczęcia walki. Oby tylko Siemionow wrócił...

Podnoszę głowę i oczom nie wierzę — w moją stronę biegnie... Siemionow. Błyskawicznie odpinam pasy — niczym podczas awaryjnego opuszczania samolotu — i wyskakuję z kabiny na skrzydło.

— Skąd się tu wziąłeś? — pyta Siemionow, chwytając mnie za nogi, jakby chciał wziąć na ręce.

— A ty?

— Przecież twój samolot palił się. Widziałem na własne oczy, jak pędziłeś ku ziemi, a z maszyny wydostawał się dym.

— Ja? Skądże znowu, nic udało się im, tylko samolot trochę podziurawili. Mnie się wydawało, że to ty płonąłeś.

— Nic podobnego!

— A dym, który widziałem? Dlaczego twój samolot dymił? Czy nie odciążyłeś zbytnio śmigła?

— Tak.

— Otóż to. I mnie wprowadziłeś w błąd. A dlaczego czmychnąłeś do domu?

— Silnik kaprysił, sam widziałeś. Ponadto sądziłem, że ciebie zestrzelili. A samemu nie było tam co robić... Zameldowałem, że spadłeś w rejonie Ungheni.

— Wszystko jasne.

— Chodź, powiemy jak było, zadania przecież nie wykonaliśmy.

— A zestrzelony „Messerschmitt"?

— To nas nie usprawiedliwia.

Dowódca pułku, wysłuchawszy naszego meldunku, milczał jakiś czas, pocierając czoło palcami. Siedzący obok oficer wydziału operacyjnego przygotował się do notowania informacji z rozpoznania. Leżąca przed nim karta papieru była czysta, nic nie zanotował.

— Przekonałeś się więc, że można bić „Messerschmitty" — rzekł Iwanow wstając energicznie z miejsca. — To dobrze! Ale na rozpoznanie musicie jednak lecieć. Bierz drugi samolot i lećcie. I trzymajcie się za ręce, jak dzieci, kiedy przechodzą przez jezdnię.

Przeprawy, przeprawy... Ileż ich Niemcy zbudowali w ciągu nocy! Ile wojska przeszło przez nie i rozpłynęło się już na naszej ziemi!.. Ciężko było patrzeć na to z lotu koszącego, a jeszcze ciężej relacjonować, po upływie godziny, w sztabie pułku.

A mimo to, tu na południu, wojska nasze znacznie dłużej wstrzymywały napór hord hitlerowskich, niż na pozostałych odcinkach frontu. Z oficjalnych komunikatów i z innych źródeł wiedzieliśmy, że w ciągu pierwszych dwóch, trzech dni wojny hitlerowcy posunęli się tam daleko w głąb naszego terytorium. Na naszym odcinku dreptali na razie w miejscu. Żołnierze broniący granicy młodej Mołdawskiej Republiki Związkowej żywili przekonanie, przynajmniej ja tak to odczułem, że nie puścimy najeźdźców poza strefę graniczną. Wierzyłem, że po pierwszych, niespodziewanych atakach uporządkujemy szeregi, podciągniemy rezerwy i odrzucimy nieprzyjaciela za Prut.

Muszę dodać, że na tym odcinku frontu w grupie faszystowskich armii „Południe" wśród pilotów, na przykład, było sporo najemników z innych krajów, którzy latali nawet na „swoich" samolotach, ze znakami rozpoznawczymi własnych państw. To oni zasadniczo napadli na lotnisko jednego z pułków naszej dywizji. Pułk wystartował na sygnał alarmu i dał należytą odprawę poplecznikom niemieckim. Szczątki ich przestarzałych samolotów gęsto usiały naszą ziemię. Teraz już tylko „Messerschmitty", „Junkersy" i „Heinkle" z czarnymi krzyżami na skrzydłach i kadłubach wdzierały się w naszą przestrzeń powietrzną.

A my, piloci myśliwscy, powołani do obrony tej przestrzeni przed nalotami bombowców niemieckich, do przepędzenia ich znad naszego terytorium, niszczenia „chudych", jak nazywaliśmy „Messerschmitty "— musieliśmy w pierwszych dniach wojny więcej uwagi poświęcać ziemi rodzinnej niż niebu. Trzeba było pomagać naszej artylerii i piechocie, niszczyć wojska nieprzyjacielskie, przeprawiające się przez Prut i maszerujące wciąż w kierunku przepraw na rzece.

I oto znów jesteśmy w powietrzu. Kurs — Jassy. Nie wiem, czy zbyt późno powiadomiono nas, że mamy towarzyszyć samolotom SB, czy też spóźniliśmy się ze startem, w każdym razie musieliśmy dopędzać bombowce. Przylecieliśmy w rejon osłony w momencie, gdy SB zaczęły już bombardować cel. Zbliżały się do przeprawy, nurkowały. A w mieście pełno baterii przeciwlotniczych.

Krążymy nad „karuzelą" bombowców, nad wybuchami pocisków przeciwlotniczych. Samolotów nieprzyjacielskich na razie nie widać. Ale wiemy doskonale, że na pewno zjawią się wkrótce, a być może już nawet czają się gdzieś za chmurami i czekają tylko dogodnej chwili, aby rzucić się na nas. Po upływie kilku minut spostrzegłem nagle, że nasz bombowiec spowity kłębami czarnego dymu koziołkując spadał ku ziemi niczym płonąca pochodnia. Spadał w ogień, w dym, w piekło.

Zestrzeliły go, oczywiście, baterie przeciwlotnicze. Na myśl o tym gniew i nienawiść skierowały się przeciwko nim. Faszyści nie darmo tyle ich tu sprowadzili. Myślę o załodze, która, tak jak i my, pół godziny temu zajęła miejsca w samolocie licząc, że wróci na własne lotnisko. Przechyliwszy maszynę ze skrzydła na skrzydło, daję znak Diaczence i Dowbni, aby lecieli za mną. Zniżamy się do wysokości 600 metrów i odchodzimy w bok. Widzimy doskonale skąd strzelają działa przeciwlotnicze: nad bateriami tryskają błyski ognia, unosi się pył. O to nam właśnie chodziło. Nurkujemy wprost na ich stanowiska ogniowe, ostrzeliwujemy z karabinów maszynowych. Artylerzyści opuszczają działa, kryją się w schronach. Ale hitlerowcy dobrze okopali się na rumuńskiej ziemi, czują się jak

u siebie w domu. Naciskam mocno przycisk spustowy, aż palce bolą. Chciałoby się po prostu ścinać samolotem wstrętne lufy dział przeciwlotniczych, które, niczym las, wyrosły wokół rumuńskiego miasta.

Bombowce zorientowawszy się, że ogień dział przeciwlotniczych ucichł, powtórzyły atak. wtedy myśliwce niemieckie, które obserwowały nas atakujących stanowiska ogniowe artylerii, opuściły swoją kryjówkę. Wyskoczyły z kłębów unoszącego się wysoko dymu i runęły w kierunku bombowców. Ale już pierwszy „Messerschmitt", wyłoniwszy się zza zasłony dymnej, wpadł wprost na Diaczenkę. „Mig-3" tylko lekko nas uniósł i ognista seria przeszyła kadłub nieprzyjacielskiego myśliwca. Pozostałe szybko zawróciły i uciekły w stronę własnego lotniska.

Zaatakowaliśmy jeszcze kilkakrotnie baterię, stanowiska ogniowe dział, po czym wznieśliśmy się na odpowiednią wysokość, aby osłaniać wracające do domu bombowce. Ogromnie cieszył mnie fakt zestrzelenia przez Diaczenkę pierwszego „Messerschmitta". W tamtych dniach moment taki w życiu myśliwca odgrywał bardzo ważną rolę. Na takiego pilota od razu, oczywiście, dowództwo inaczej patrzyło, koledzy, ale nie to było najważniejsze. Pilot nabierał pewności siebie, mocniej wierzył we własną maszynę, jej uzbrojenie pokładowe, a ponadto — naocznie przekonywał się, że „Messerschmitty", „Junkersy", mimo że Niemcy tak je wychwalają, doskonale płoną.

Po powrocie na lotnisko technik, jak zwykle, rozpoczął przegląd samolotu... Asystowałem mu przy tym, sprawdzając, czy nie ma przestrzelin. Nie ma. Doskonale. Chciałem już odejść, gdy nagle technik zawołał:

— Samolot poważnie uszkodzony, towarzyszu dowódco.

— Gdzie?

— Duży odłamek przeciął łopatki sprężarki.

— I utkwił tam?

— Tak.

— Ciekawe, wybuch mógł przecież rozerwać silnik na drobne części.

— Mieliście szczęście. Aha, o Mironowie słyszeliście?

— Co?

Technik pochylił się nad torbą z narzędziami.

— No mów, co się stało?

— Zmarł w szpitalu.

— Kostia! Dlaczego?

— Znów te pasy, towarzyszu dowódco.

— Co ty mówisz?

— Lądował, wpadł do rowu, skapotował. W kabinie nie było pasów, którymi powinien się przymocować. Odciął je jeszcze w Bielcach... I wyrzuciło go. Przełamał kręgosłup.

Kostia, Kostia... On był dla mnie najbliższym człowiekiem w pułku. Wszystko co o nim wiedziałem odżyło nagle w pamięci.

Musiałem chyba bardzo długo iść ze stoiska samolotów do stanowiska dowodzenia pułku. W myślach żegnałem się z Kostią, przypominałem sobie nasze przeżycia w czasie prawie dwuletniej wspólnej służby.

W Kirowogrodzie, po przedstawieniu się dowódcy pułku, szef sztabu poradził mi, ażebym zamieszkał w tym samym domu, w którym mieszkali już dwaj nasi piloci, kawalerowie. Trafiłem do tego domu. Gospodyni nie miała nic przeciwko temu.

— Jeśli oczywiście oni się zgodzą — wskazała głową na drzwi prowadzące do osobnego pokoju.

Zapukałem. Dochodzące stamtąd głosy, ucichły. Słyszę jakieś ruchy. Zapukałem jeszcze raz.

— Proszę.

Wchodzę. Pośrodku pokoju stół, wokół którego siedzi męskie grono. Dwóch w koszulkach gimnastycznych, oczywiście gospodarze, pozostali w mundurach lotniczych. Na stole zakąski.

Powiedziałem w jakiej sprawie przyszedłem i kto mnie skierował.

— A więc jesteś pilotem? — powtarza pytanie jeden z nich, krępy, w koszulce gimnastycznej, spoglądając na moje dystynkcje na kołnierzu i odznakę technika lotniczego — wtedy bowiem dopiero co przeszkoliłem się z technika na pilota.

— Tak.

— Pilot? — pyta również drugi „gospodarz" w koszulce.

Ale starszy „gospodarz" nie czeka już na odpowiedź. Wyciąga rękę i przedstawia się krótko:

— Pankratow. Rozbieraj się.

Drugi, niższy, również podał rękę:

— Kostia. Siadaj. Nie będziesz przecież marzł na ulicy.

Nim zjedliśmy kolację, za moimi plecami stanęło już trzecie łóżko, a na nim nie mniejsza niż na innych ilość poduszek.

Następnego dnia wstałem dość wcześnie i przygotowywałem się do gimnastyki. Pankratow przetarł oczy, mrucząc:

— Demonstrujesz poziom zdyscyplinowana, czy co?

— Nie, to już z przyzwyczajenia — odrzekłem, ubierając się, aby pobiegać trochę na ulicy.

— Aha, no dobrze, dobrze, biegaj — zachęcił mnie, a sam przykrył się z głową.

Mironow wstał razem ze mną. A gdy grudniowy śnieg zaskrzypiał pod butami, usłyszałem, że ktoś biegnie za mną.

Od tego dnia Kostia Mironow, wątły, szczupły chłopak, uprawiał razem ze mną gimnastykę, po czym wstąpił nawet do sekcji gimnastycznej i ćwiczył w hali sportowej.

Pozostały wspomnienia, świeża mogiła w Woronkowie, pozostały kochające go dziewczęta w Tiraspolu i Bielcach.

Tego dnia poleciałem do Grigoriopola po samoloty „Mig-3", które znajdowały się tam bez pilotów. Na stoisku spotkałem znajomego siwego lejtenanta. Opowiedział mi jak Morozow atakował taranem, mówił o zestrzeleniu przez Kaftanowa trzech „Messerschmittów", o swoich pierwszych zwycięstwach.

— Zestrzeliliśmy już wielu asów. Tu im tak łatwo nie pójdzie. To nie spacerek po Europie — głos lejtenanta brzmi mocno, przekonywająco. — Szkoda tylko Kaftanowa.

— A co z nim się stało?

— Samolot jego stanął w płomieniach, on sam wyskoczył z kabiny, ale spadochron nie otworzył się: odłamek, albo kula przecięła linkę.

— To okropne!

Opowiedziałem lejtenantowi o śmierci Mironowa, spowodowanej brakiem pasów w kabinie. Wspomnieliśmy naszą nocną rozmowę jeszcze przed wybuchem wojny, ale tych, którzy odeszli, nie potępialiśmy. Doświadczenie, tak drogo przez nich okupione, mocno utkwiło nam w pamięci. Pożegnałem się z lejtenantem, wsiadłem do nowiutkiego „Miga" i wróciłem na macierzyste lotnisko.

Lecimy atakować nieprzyjacielskie wojska naziemne. Zadanie specyficzne. niepodobne do poprzednich: Niemcy przeprawiają się na nasz brzeg, trzeba ich natychmiast niszczyć.

Grupę prowadzi Atraszkiewicz. O ile sobie przypominam, dotychczas ani razu jeszcze nie lecieliśmy na wykonanie zadania w składzie eskadry. Dziewiątka doskonale trzyma się w ugrupowaniu. Lecimy ze wznoszeniem, każdy spogląda na prowadzącego.

Pod skrzydłami myśliwców widnieją bomby, wszyscy mają pełne komplety amunicji do działek i karabinów maszynowych.

Tuż przy przeprawie, na drodze, unoszą się tumany kurzu. Jadą samochody z żołnierzami, ciągniki holują działa. I nagle strzelają w górę pióropusze ognia i dymu. Eksplodują bomby. Grad pocisków spada na głowy hitlerowców. Ale co się dzieje z naszym samolotem? Trafił go pocisk przeciwlotniczy. Widać języki ognia. Rozerwie się za chwilę? Któż to jest? Każdy z nas przerwawszy na moment ostrzeliwanie wojsk nieprzyjacielskich, stara się dojrzeć numer samolotu.

— Atraszkiewicz. Nasz dowódca eskadry...

Co on zamierza robić? Ma do dyspozycji zaledwie kilka sekund. Gdyby był lekko ranny, mógłby wyskoczyć z kabiny. Ale do tego potrzebna jest odpowiednia wysokość.

Czy dowódca nasz myśli o tym — tego już nikt się nie dowie. Być może został zabity na najniebezpieczniejszym odcinku ataku — podczas wyprowadzania z lotu nurkowego. My, którzy widzieliśmy ostatnie metry lotu, tak właśnie lotu, a nie spadania, odnieśliśmy wrażenie, że Atraszkiewicz panował nad maszyną — kilka sekund leciał bowiem po prostej. Następnie, gdy płomień ogarnął już cały kadłub, samolot przewalił się do przodu, zaczął spadać i w końcu rozerwał się wśród nieprzyjacielskich maszyn.

Rzuciliśmy się z furią na baterie przeciwlotnicze wroga. Zebrałem grupę. Przelecieliśmy jeszcze raz lotem koszącym nad prochami naszego dowódcy, pokiwaliśmy skrzydłami — oddając hołd jego pamięci i wzięliśmy kurs na macierzyste lotnisko.

Start samolotów, a zwłaszcza powrót z zadania bojowego, obserwują wszyscy obecni na lotnisku. I przede wszystkim — liczą ile wróciło. W naszej grupie zabrakło jednego. Zniżamy się do lądowania. Piloci i technicy znajdujący się na ziemi szukają wzrokiem numerów na samolotach, wnioskując stąd kogo nie ma. Gdy tylko pierwszy dotknie kołami murawy — biegną, pytają pilota co się stało. Nie zawsze w takich przypadkach łatwo jest dać odpowiedź. Ale odpowiedzieć trzeba — ludzie muszą znać prawdę, nie wolno jej ukrywać, nawet jeśli jest najbardziej gorzka i smutna.

Dobrze jest jeżeli w takiej sytuacji istnieje jeszcze jakaś nadzieja: samolot, powiedzmy, wylądował przymusowo, albo został nieco z tyłu, bądź też ktoś zauważył, że pilot wyskoczył ze spadochronem. Wtedy można bowiem liczyć, że lotnik wydostanie się jakoś z nieszczęścia i wróci do jednostki. Ale zderzenie się samolotu z ziemią, eksplozja nie pozostawia żadnej nadziei.

Przykołowałem na stoisko, wyszedłem z kabiny, rzuciłem spadochron na skrzydło i odetchnąłem głęboko. Lekki wiaterek przyjemnie chłodzi twarz.

Zaraz ktoś przybiegnie do mnie. Ale kto? Komu pierwszemu będę musiał oznajmić tę smutną wiadomość? W czyich oczach ujrzę odbicie bólu własnej duszy, własnego nieszczęścia?

On nie biegł, szedł wolno, pogrążony w smutku, czując, że stało się coś złego. Znałem go bardzo dobrze. Sam byłem technikiem lotniczym, setki razy przygotowywałem samolot kolegi do lotu. I kolega ufał moim oczom, rękom, miał zaufanie do mojej wiedzy, wierzył, że niczego nie przeoczę.

Technicy — cóż to za wspaniali ludzie! Ostatni opuszczają lotnisko i pierwsi, jeszcze przed świtem, zjawiają się przy swoich samolotach. Troskliwymi rękami, ubrudzonymi gryzącym smarem i benzyną, dotykają silnika lotniczego niczym chirurg serca ludzkiego. Praca ich — zarówno podczas wojny jak i w czasie pokoju jest niesłychanie odpowiedzialna. A teraz, gdy latamy bardzo dużo, wracamy z przestrzelinami i różnymi uszkodzeniami, muszą pracować ze zdwojoną energią.

Trzeba było widzieć jak technik lotniczy, odprowadziwszy pilota w bój, wpatruje się w linię horyzontu, nadsłuchuje, czy nie słychać warkotu silnika, z jaką niecierpliwością oczekuje pomyślnego powrotu grupy z zadania, jak bacznie śledzi lądujące samoloty. Zwycięstwo pilota w walce — jest bowiem również i jego zwycięstwem, a niepowodzenie bywa niekiedy tylko jego osobistym niepowodzeniem.

On zatrzymał się już przede mną, widzę jego cień. Widzę nawet twarz, chociaż wcale nie spojrzałem na niego.

— Co z nim, towarzyszu starszy lejtenancie?

— Nie ma go — odpowiadam i patrzę mu w czy. — Artyleria zestrzeliła.

— Żmije! Żmije! — Pomścijcie Atraszkiewicza, pomścijcie! — i opuściwszy głowę powlókł się na swoje opustoszałe stoisko.

Wiedziałem, że zarówno jemu jak i mnie tylko męska srogość nie pozwala ronić łez. Stałem przy skrzydle, on na splamionej oliwą ziemi, gdzie niedawno jeszcze znajdował się jego samolot, samolot naszego dowódcy.

Podjechał samochód osobowy i zatrzymał się prawie bezszelestnie. Dowódca pułku Wiktor Piotrowicz od razu wyczuł co się wydarzyło tam, nad celem. Opowiedziałem pokrótce jak to się stało. Ludzi gromadziło się coraz więcej.

— Cześć jego pamięci — powiedział Wiktor Piotrowicz. — Wszyscy zamilkli.

Zginął śmiercią bohatera. Nie ma salw honorowych, nie ma nawet mogiły — pozostała tylko wieczna pamięć w naszych sercach i potęgująca się nienawiść do wroga, żądza walki.

Diaczenko, Siemionow, Dowbnia — wszyscy stoją smutni, pogrążeni w zadumie...

— Nie upadajcie na duchu. Pokryszkin, przejmijcie eskadrę — słyszę głos dowódcy.

— Tak jest.

— Jutro polecicie całą eskadrą na lądowisko w pobliżu Bielc. Będziecie stamtąd startować na przechwytywanie. Przygotujcie pilotów.

— Tak jest, towarzyszu dowódco.

W takich oto okolicznościach spoczęła na moich barkach odpowiedzialność za eskadrę, za ludzi i maszyny, za całe życie frontowe niedużego zespołu.

Czy potrafię godnie zastąpić Atraszkiewicza?

DALSZY CIĄG NASTĄPI

TAAKA FALA!

„JA zero cztery, port, ja zero cztery, czy mnie słyszycie, odbiór". Niemal codziennie w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym przy Aeroklubie Jeleniogórskim od tych sygnałów rozpoczynają się i kończą nadzieje zawiedzione lub spełnione na uzyskanie oczekiwanych przewyższeń do złotych i diamentowych odznak szybowcowych.

Wreszcie oczekiwana fala. Pokrywa śnieżna utrudnia transport sprzętu. Na lotnisku prawie cisza. Śnieżka podaje kierunek i siłę wiatru wróżące falę. Pierwsze starty rozpoczynają się około godz. 10. Cisza w eterze podczas lotu na holu wskazuje, że w powietrzu „miesza" porządnie i nie ma czasu na korespondencję z kolegami. Istotnie to nieprzeciętna fala. Żadne tłumaczenie i opisy nie potrafią przedstawić dosłownie jak rotory znęcają się nad samolotem i szybowcem w takie falowe dnie. Długość liny i odległość szybowca od samolotu zmienia się, piloci raz po raz popadają w stan nieważkości, wszystkie słabo przymocowane przedmioty w kabinie zmieniają swoje położenie.

Gdyby częściej występowały podobne warunki, obóz falowy w Jeleniej Górze można by przekształcić w obóz przygotowawczy do lotów międzyplanetarnych lub co najmniej kosmicznych. Niestety, miejscowi instruktorzy twierdzą, że podobna fala występowała ostatnio przed trzema laty.

Tymczasem Michał woła rozpaczliwie: „Ja zero siedem, kto mnie słyszy, podajcie komunikat na lotnisko. Ja zero siedem, jestem na wysokości 300 m, chyba będę lądować". I dalej — „usiłuję nawiązać łączność z falą". Udało się rzeczywiście, ale z falą w eterze, bo za chwilę zameldował, że siedzi pewnie i bez wątpliwości w okolicy zajezdni tramwajowej w Cieplicach i czeka na samolot.

Nie powiodło się również Władkowi z Warszawy. Wpadł w duszenie rotorowe rzędu 7 m/sek i niedługo po odczepieniu się od samolotu siedział za górkami i prosił kolegów w powietrzu o pośrednictwo w połączeniu się z lotniskiem. Irenka też nie mogła utrzymać się na fali i w rezultacie lądowała na lotnisku.

Mimo to w powietrzu zrobiło się rojno i głośno. Ten rwetes poruszył nawet Leszka, skąd Roman Zabiełło przyleciał „Gawronem" z nadzieją uzyskania brakującego diamentu — przewyższenia 5 000 m. I rzeczywiście było czego słuchać, bo około godz. 12.00 Piotruś Szczepański zameldował: „Wysokość 5 000 metrów i 3 metry wznoszenia w okolicy Kowar".

Za chwilę posypały się podobne meldunki od innych. Na ziemi ogólne podniecenie. Wszystko co miało skrzydła, miejsce na aparaturę tlenową, barograf i pilota pchano w powietrze, ale czasu coraz mniej, bo o godz. 15.00 koniec lotów. Piotrek melduje nam przewyższenie 5 000 metrów. „Straciłem orientację, podajcie jak mam schodzić na lotnisko". Schodź kolego po pięć szczebli na raz byle szybko, bo inni czekają na twój szybowiec, a fala dopiero się rozdmuchała. Co kilka minut padają w eterze meldunki o dokonaniu przewyższenia ponad 5 000 m. Słońce nieubłaganie zdąża ku zachodowi, chmury fali utrudniają szczęściarzom

zejście do lądowania. Niektórzy w rezultacie lądują w terenie, ale szczęśliwie, bez uszkodzeń.

Na lotnisku o zmroku spadają najszczęśliwsi: Szumorek, którego dzieci w Jeżowie uważają za miejscowego lotnika z racji częstych pobytów na obozach falowych; Rysiek, który jak twierdzi jest w Jeleniej na obozie po raz dziewiąty; Gowkielewicz z Olsztyna, który obchodził jubileusz miesięcznego pobytu na obozie; Adam Barycza z Torunia; Piotr i inni, mniej szczęśliwi, bo bez diamentów. Szczepański zameldował się w Świdnicy. Wśród śnieżnych łanów padł również Janusz Pol, bez rezultatu jednak, bo zapomniał włączyć barograf.

To był cudowny dzień. Dzień spełnionych nadziei i przykrych rozczarowań. Do późnego zmroku trwały wymiany uścisków i gratulacje z okazji pięknych osiągnięć. Rekordzistą dnia okazał się Rysiek, bo przewyższenie wykonał w locie półtoragodzinnym, w dwa dni po przyjeździe do Jeżowa (tym razem). Dzień pracy w Jeżowie zakończył się w późnych godzinach, po ściągnięciu kolegów z terenu. Kochani mechanicy szybowcowi niedługo spali tej nocy.

K. W.

PILOCI NA SANKACH

W Dusznikach Zdroju otwarto drugi tor saneczkowy na Dolnym Śląsku. W zawodach zorganizowanych z tej okazji wzięła udział również 4-osobowa ekipa Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ogółem w zawodach startowało 61 osób. Doskonale spisała się młoda zawodniczka Aeroklubu Bożena Urbanowicz, która zajęła II miejsce na 18 startujących zawodniczek. Również doskonale spisali się w konkurencji mężczyzn nasi piloci. Na 43 startujących zawodników Julian Ziobro zajął II miejsce, Leon Sidler — 23 miejsce, a Stanisław Basiora — 25 miejsce.

Zaznaczy należy, że sport saneczkowy wybitnie odpowiada pilotom i jest doskonałym sportem uzupełniającym w okresie martwym w lotnictwie sportowym. Wymaga on kondycji fizycznej, odwagi, spostrzegawczości itp.

Sekcja Aeroklubu cieszy się dużym powodzeniem wśród pilotów AJ i młodzieży Jeleniej Góry. Dzięki pomocy PKKFiT i Polskiego Związku Saneczkowego, sekcja nasza dysponuje już 15 parami nowych sanek wyczynowych, ogólnej wartości 53 400 zł.

„Zet"

LOTNICZA „ZGADUJ — ZGADULA"

W Technikum Ekonomicznym CRS w Mińsku Mazowieckim odbyła się lotnicza „Zgaduj — Zgadula" zorganizowana przez Koło Lotnicze pracujące przy tej szkole. W imprezie wzięło udział około 200 uczennic i uczniów szkoły. Konkurs, w którym należało wykazać się wiadomościami z zakresu historii lotnictwa, literatury lotniczej jak również podstawowymi wiadomościami z mechaniki lotu, budowy płatowca, itp., przeprowadziła bardzo sprawnie Halina Matusiewicz — uczennica klasy IV, a zarazem członek zarządu Koła Lotniczego. W sądzie konkursowym zasiedli zaproszeni przez zarząd Koła instruktorzy Filii Aeroklubu Warszawskiego.

W wyniku zaciętej walki pierwsze miejsce zdobyła Stanisława Bąbik — nagroda: lot samolotem, przed Haliną Cetka — nagroda: lot szybowcem.

Na imprezie obecny był kierownik propagandy Aeroklubu Warszawskiego Tadeusz Malinowski, który obdarował startujących w konkursie książkami o tematyce lotniczej.

Po „Zgaduj — Zgaduli" odbyła się krótka potańcówka. Nad całością czuwał pilot szybowcowy Marian Paczóski.

Edmund Paska

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 391

ZMIANA PAR. 1.6.6. DZIAŁU 3 KODEKSU SPORTOWEGO FAI

Decyzją Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI z dnia 30.10.1964 r. wprowadzona została następująca zmiana treści paragrafu 1.6.6. (Związek między utraconą wysokością a odległością) Działu 3 Kodeksu Sportowego FAI:

Przy odległościach mniejszych lub równych 100 km, różnica wysokości między wysokością startu a wysokością lądowania nie może przekraczać 1% przelecianej odległości.

Przy odległościach większych od 100 km, jeżeli różnica wysokości startu i lądowania przekracza 1000 m, odległości, którą przyjmuje się do zatwierdzenia oblicza się wg wzoru:

$$D_z = D_{rz} - 30(h - 1)$$

gdzie: D_z — odległość zatwierdzona w km,
D_{rz} — odległość przeleciana rzeczywista w km,
h — różnica wysokości startu i lądowania w km.

Powyższa zmiana obowiązuje od dnia 1 stycznia 1965 r.

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Złote Odznaki Szybowcowe

33 (499) **Zbigniew Chrabąszcz**
— 5370 m, 305 km (15.11.1963)

34 (500) **Stanisław Basiora**
— 4340 m, 308 km (13.07.1964)

35 (501) **Władysław Kazimierczak**
— 3700 m, 317 km (12.10.1964)

36 (502) **Andrzej Szumorek**
— 5950 m, 307 km (3.12.1964)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

171 (2829) **Tadeusz Dunowski**
— 5 h 37 min, 1400 m, 146 km (12.05.1962)

172 (2830) **Tadeusz Boruch**
— 8 h 48 min, 1650 m, 58 km (4.08.1963)

173 (2831) **Józef Janczy**
— 5 h 04 min, 1600 m, 77 km (19.05.1964)

174 (2832) **Stanisław Stukowy**
— 5 h 49 min, 1500 m, 129 km (23.05.1964)

175 (2833) **Józef Pomianowski**
— 5 h 20 min, 1300 m, 104 km (25.05.1964)

176 (2834) **Leonard Turek**
— 6 h 35 min, 1300 m, 121 km (10.06.1964)

177 (2835) **Krzysztof Kołakowski**
— 5 h 17 min, 1400 m, 98 km (19.06.1964)

178 (2836) **Zygmunt Dobrzyński**
— 5 h 18 min, 1175 m, 66 km (30.07.1964)

179 (2837) **Roman Bladocha**
— 5 h 33 min, 1100 m, 92 km (12.07.1964)

180 (2838) **Adam Bednarz**
— 5 h 08 min, 1150 m, 65 km (14.07.1964)

181 (2839) **Zygmunt Borysławski**
— 5 h 25 min, 1300 m, 58 km (15.07.1964)

182 (2840) **Stanisław Adamiec**
— 5 h 43 min, 1250 m, 65 km (16.07.1964)

183 (2841) **Marek Małolepszy**
— 5 h 09 min, 1300 m, 112 km (16.07.1964)

184 (2842) **Leszek Faliński**
— 5 h 07 min, 1600 m, 55 km (26.07.1964)

185 (2843) **Janusz Purwin**
— 5 h 13 min, 1500 m, 122 km (28.07.1964)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk pilot KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 392

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI — zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy międzynarodowe:

KLASA C, GRUPA I (samoloty z silnikami odrzutowymi). **PODKLASA C.1.D** (samoloty lądowe lekkie o ciężarze 1750 + 3000 kG).

Odległość w obwodzie zamkniętym
Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, ciężar startowy 2995 kG, trasa Warszawa—Kraków—Warszawa, dnia 24 września 1964 r.
510,194 km

Prędkość na bazie 15/25 km
(wysokość nieograniczona)
Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, ciężar startowy 2971 kG, baza Warszawa/Piaseczno, dnia 26 września 1964 r.
839 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km
Andrzej Abłamowicz (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, ciężar startowy 2986 kG, trasa Warszawa—Tłuszcz—Kołbiel—Warszawa, dnia 2 września 1964 r.
715,691 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km
Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, ciężar startowy 2995 kG, trasa Warszawa—Kraków—Warszawa, dnia 24 września 1964 r.
730,701 km/h

KLASA D-2 (szybowce wielomiejscowe)
Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km
Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowa Wola) pilot **Antoni Wyrzanowski**, pasażer, na szybowcu typu „Bocian" SP-1871, trasa Turbia—Janów Lubelski—Krzeszów—Turbia, dnia 2 września 1964 r.
107,78 km/h

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
ppłk pilot KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

BOGATY I PRACOWITY ROK

Dokończenie ze str. 3

Przyjęty na plenarnym posiedzeniu Zarządu Głównego plan działalności Aeroklubu PRL na 1965 r. we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego, pracy polityczno-wychowawczej i propagandowej oraz w działalności inwestycyjnej i gospodarczej nakłada poważne obowiązki na całą organizację, zwłaszcza w świetle nowych zasad szkolenia i treningu oraz ograniczeń finansowych. Można tu z góry uspokoić naszą lotniczą opinię, zwłaszcza działaczy i sportowców w aeroklubach, że tegoroczny plan działalności APRL absolutnie nie skrępuje inicjatywy i rozmachu pracy lotnictwa sportowego. Wystarczy chociażby spojrzeć na bogaty kalendarz imprez krajowych, aby się przekonać o dużym ruchu sportowym jaki będziemy mieli w tym roku. Jest to plan naszych potrzeb i naszych możliwości, jak najbardziej realny do wykonania. Jego pełna realizacja zależna jednak będzie od naszej gospodarności i rachunku ekonomicznego, w ogóle od tego jak lepiej, sprawniej oraz oszczędniej będziemy w klubach i ośrodkach organizowali swą pracę i latanie.

Temu celowi służyć też będzie niewątpliwie realizacja zgłoszonych na ostatnim Krajowym Zjeździe (poza Uchwałą) wniosków szczegółowych, które rozpatrzył Zarząd Główny na swym ostatnim posiedzeniu. Sporządzono dokładny wykaz wszystkich wniosków oraz opracowano plan, sposób oraz termin realizacji wszystkich słusznych postulatów. Wnioskodawcy tych postulatów, których realizację Zarząd Główny uznał za niecelową względnie możliwą, otrzymają od ZG odpowiedź z podaniem uzasadnienia.

Opracowany i przyjęty przez Plenum plan pracy Zarządu Głównego — organu naczelnej władzy wykonawczej Stowarzyszenia — obejmuje te zagadnienia i sprawy, które zgodnie z par. 17 Statutu APRL winny być przedstawiane do decyzji ZG i dadzą się oczywiście przewidzieć w planie rocznym. Ogółem zaplanowano na ten rok jeszcze cztery posiedzenia, w tym dwa na sesji wyjazdowej w terenie (Krosno, Leszno). Duży nacisk położono przy tym na kontrolę realizacji uchwał Krajowego Zjazdu oraz na przygotowanie wieloletniego planu działalności Aeroklubu PRL (1966—1970).

Nowo wybrane władze naczelne Aeroklubu PRL energicznie przystąpiły do pracy w nowej kadencji. Przed nimi bowiem, podobnie jak i przed całym lotnictwem sportowym, bogaty i pracowity rok.

(k.k.)

POLSKA BIBLIOGRAFIA LOTNICZA 1909 — 1919

OSTATNIO otrzymaliśmy od znanego bibliografa lotniczego mgra inż. Wiktora Leji wykaz literatury lotniczej z lat 1909—1919. Mgr inż. Wiktor Leja, jako prowadzący poważne archiwum i zbiór książek, poszukuje tych wydawnictw dla skompletowania zbiorów, które kiedyś pragnie przekazać Muzeum Lotnictwa przy Aeroklubie PRL. Jednocześnie za naszym pośrednictwem poszukuje starych numerów czasopism lotniczych za lata 1909—1939.

*

1. ABRAMOWSKI WACŁ.: [1]) **Lotnictwo współczesne. Latawce.** (Aeroplany). Teoria, stan teraźniejszy i znaczenie ich w ogólnym postępie ludzkości z 58 rysunkami w tekście. 8°. Str. 159. Warszawa 1910. Biblioteka Dzieł Wyborowych. Kop. 75.
2. **Aeroplany.** Opis historyczny i wyjaśniający budowę oraz zasadę samolotów. 8°. Str. 2. Warszawa 1909. Kop. 10.
3. BOLESŁAWSKI JANUARY, inż.-aeron. ppor. **Aerodynamika.** Według wykładów na kursach lotniczych opracowali studenci Polit. Warsz. Ryszard Bartel, Antoni Eiger i Maksymilian Kahan z rysunkami w tekście. Stron 95, format 17,5 × 26,5. Skrypt litografowany. Warszawa 1917.
4. DRZEWIECKI STEFAN,[2]) inż. **Przyszłe lotnictwo.** Przetłumaczył z polecenia autora St. Ziembiński, inżynier. (Odb. z „Przeglądu Technicznego" 1910), Warszawa 1910. Kop. 30.
5. ESTIENNE i GALLE. **Co należy wiedzieć o awiatyce** (żegludze napowietrznej). Z francuskiego przełożył Eugeniusz Zdrojewski, z rysunkami 16°. Stron 35. Warszawa 1919. Kop. 10.
6. GÓRCZYŃSKI WŁADYSŁAW. Prof. nauk fizycznych. **Meteorologia aeronautyczna.** Według wykładów na I kursach lotniczych, opracował Julian Hoykiewicz, st. politechniki z rysunkami w tekście. Stron 55, format 15,5 × 26,5. Skrypt litografowany. Warszawa 1917.
7. GRZĘDZIŃSKI JANUARY,[3]) inż. **Do lotu.** Szkic. Mk. 2,40.
8. HEILPERN M. **Balony i aeroplany.** Wykład popularny głównych zasad aeronautyki i awiatyki. Ze 100 rysunkami w tekście. 8°, str. 179. Warszawa 1910. Kop. 80.
9. HEILPERN M. **Balon Parsevala.** Model kolorowy, rozkładany z tekstem objaśniającym (23 × 35 cm), Warszawa 1910. Rb. 1,20.
10. HEILPERN M. **Samolot braci Voisin.** Model rozkładany, kolorowy dwupłaszczyznowca (biplanu) z tekstem objaśniającym (23 × × 35 cm). Warszawa 1910. Rb. 1,20.
11. HOLLATZ HARRY, prof. Uniwersytetu w Neuchatel (Szwajcaria). **Prawo a lotnictwo.** Jak sobie tę kwestię dawniej wyobrażano. 4°, str. 7. Kraków 1912.
12. **Jak balony, samoloty są zbudowane i w jaki sposób unoszą się w powietrzu.** 8°. Str. 32. Warszawa 1909. Biblioteka kolejowa nr 2. Kop. 10.
13. **Jak latać na aeroplanie?** Zasady lotnictwa z rysunkami. Warszawa 1909. Kop. 10.
14. KALINA B. L. **Bądź ciekawym i badaj.** Pogadanka naukowa o nowych statkach powietrznych. Książka dla wszystkich. Abecadło życia powszedniego. Pogadanki o najprostszych sposobach uszczęśliwienia samego siebie. 8°. Str. 32. Lipsk 1910. Biblioteka Ludu Polskiego nr 5. Kop. 10.
15. KOHL ALFRED, dr. **Żegluga powietrzna ze stanowiska rozwoju prawa.** Lwów 1912. 8°. Str. 25.
16. KRÓL MICHAŁ,[4]) inżynier-aeronauta. **Jak zbudować szybowiec i jak wykonywać na nim wzloty** (12×16), str. 35. Warszawa 1911. Biblioteczka lotnicza nr 2. Kop. 43.
17. KRÓL MICHAŁ. **Budowa i konstrukcja płatowców.** Według wykładów na I kursach lotniczych; opracowali stud. politechniki: Witold Ehrenpres i M. Mrowiński, z licznymi rysunkami w tekście. Wydanie litograficzne — str. 146. Warszawa 1917.
18. **Aerostatyka.** Według wykładów na I kursach lotniczych, opracowali inżynierowie Jerzy Borkowski i Witold Witkowski. Z licznymi rysunkami w tekście. Wydanie litograficzne — sr. 86. Warszawa 1917.
19. KUCHARZEWSKI F. **O pracach teoretycznych** inż. S. Drzewieckiego. Warszawa 1909. 5 kop.
20. LASKOWSKI FELIKS. **Zasady lotnictwa.** Objaśnione licznymi rysunkami w tekście. 8°. Str. 148. Warszawa 1911. Rb. 1.
21. LELASSEUX LUD. — MARQUE RENE. Ing. **Aeroplan.** Popularne objaśnienie jego istoty i konstrukcji. Z inicjatywy „Związku awiatycznego" słuchaczy politechniki we Lwowie, spolszczył i uzupełnił Włodzimierz Kisielnicki, Lwów 1910. 8°. Stron 136. Kop. 90.
22. **Aeroplan dla wszystkich.**[5]) Z dołączeniem artykułu P. Painlevé. O dwóch szkołach awiacji. Biblioteka Avion. Z 20 wydania przetłumaczyli inż. technolodzy Karol Romanowicz i Zbigniew Fabierkiewicz. 8°. Str. V. i 129. Warszawa 1910. Rb. 1.—.
23. LIBAŃSKI E. **Podbój atmosfery.** Warszawa 1905. 50 kop.
24. PETIT R. **Budowa małych aeroplanów.** Tłum. z francuskiego (21 × 16), str. 20. Warszawa 1911. Wydawnictwo „Aero-Office". Biblioteczka Lotnicza nr 1, kop. 25.
25. ROSZKOWSKI GUSTAW. **Prawo do żeglugi napowietrznej.** Lwów 1912. 8°. Str. 9.
26. **Samochód i płatowiec.** (21 × 22,5), 8°, str. 132. Warszawa 1912. Rb. 2.—.
27. SAWICKI ALEKSANDER. **Dzieje lotnictwa.** 16°. Str. 154. Warszawa 1910. (Dodatek bezpłatny dla prenumeratorów „Ziarna", kop. 30).
28. SAWICKI JÓZEF, ks. **Z postępów awiatyki i aeronautyki.** 8°. Str. 25. Kraków 1910. Kop. 20.
29. SCHNUETZER S. **Teoria i konstrukcja aeroplanów.** Z przedmową dra M. T. Hubera, prof. szkoły politechnicznej, Lwów 1910. 8°. Str. 98. Rb. 2,70.
30. SIKORSKI MIECZYSŁAW, inż. **Telegraf bez drutu w zastosowaniu do lotnictwa.** Według wykładów na I kursach lotniczych, opracował Zygmunt Wereszczyński. Z licznymi rysunkami w tekście. Str. 32, format 17,5 × 26,5. Skrypt litografowany. Warszawa 1917.
31. **Sygnalizacja.** Alfabet strzelecki, znaków Morsego, sygnalizacja stosowana w lotnictwie. Wyd. III. Warszawa 1919. Biblioteka Wojskowa nr 4. Nakład M. Borkowskiego, str. 24. (9 × 14) z rysunkami w tekście. 90 fen.
32. TAYLOR KAROL, inż. prof. Politechniki Warszawskiej. **Silniki spalinowe,** według wykładów na I kursach lotniczych opracowali S. Buchner, sł. szk. Wawelberga i Rotwanda i Fr. Luchos, student Politechniki. Liczne rysunki w tekście. Stron 146 (17,5×26,6). Skrypt litografowany. Warszawa 1917.
33. UMIŃSKI WŁ. **Żegluga powietrzna.** Balony i aerostaty, lot ptaków. Maszyny latające. Balony Danilewskiego, Dumont - Santosa, Zeppelina. Wydanie II przejrzane i poprawione, z 35 ilustr. Warszawa 1902, 8°, str. 123. Rb. 1.—.
34. WRZOS. **Pierwsi ludzie latający.** Warszawa 1910. 10 kop.
35. **Wytrzymałość materiałów.** Według wykładów na I kursach lotniczych, opracowali studenci Politechn. Warszawa: Ignacy Rostek i Mieroslaw Rogalski. Z rysunkami w tekście. Stron 56, format 17,5 × 26,5. Skrypt litografowany. Warszawa 1917.
36. OSTRZENIEWSKI AL. **Opór w powietrzu spadochronów.** 1914.
37. KISIELNICKI WŁ. **Aeroplan.** Lwów 1910.

Opracował:
mgr inż. WIKTOR LEJA

---

[1]) Pracował przez dłuższy czas w Rosji i wydał tę pracę po rosyjsku. Poza tym w języku rosyjskim napisał szereg książek dotyczących balonów i płatowców.

[2]) Profesor w „Ecole superieure aeronautique" w Paryżu. Wydał w jęz. francuskim cały szereg prac, z których jedynie ta broszura jest przetłumaczona na język polski.

[3]) Bolesławski January (pseudonim). O żeglarstwie powietrznym. Zamość 1918. Str. 23. 8°.

[4]) Pracownik warszawskiej „Aviaty" i „Aero-office"; prelegent na I kursach lotniczych. (Warszawa 1917).

[5]) Oryginał francuski rozszedł się w 27 tysiącach egzemplarzy.

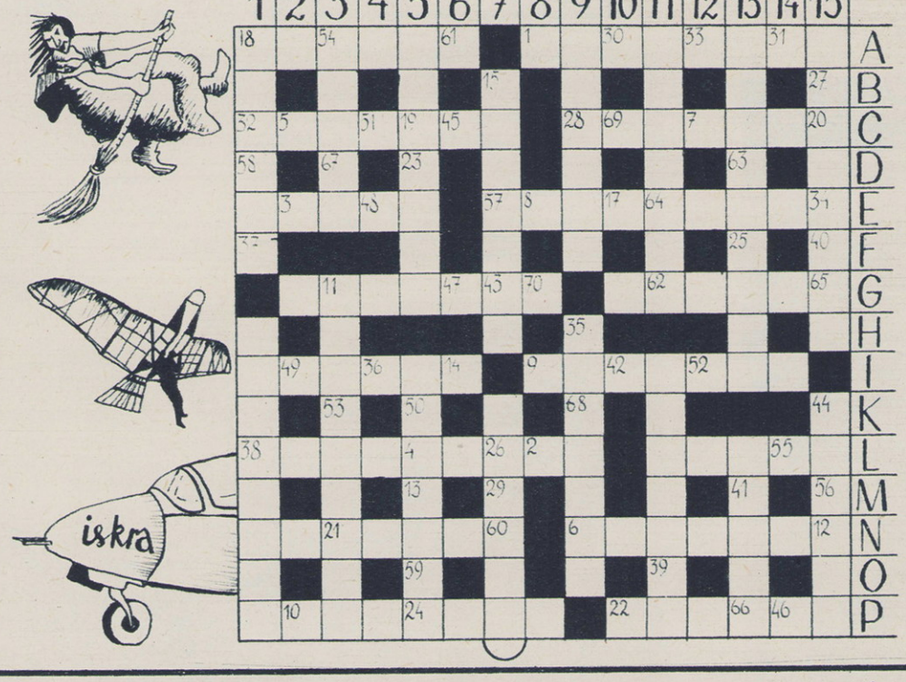
KRZYŻÓWKA LOTNICZA

Poziomo: A1 — Imię jednego z braci Wright. AS — Według Meissnera miała kurs na Berlin. C1 — Pilot i konstruktor amerykański (1878—1930), dokonał pierwszego przelotu przez Atlantyk na wodnopłacie (1919). C9 — pod wpływem działania kwasów tworzy cukier fruktozę. E1 — Pilot angielski, ustanowił w 1937 r. światowy rekord wysokości (16 650 m) na samolocie „Bristol 138 A". E7 — Samodzielność. G2 — Polski konstruktor i modelarz (kombinacja aeroplanu i aerostatu w 1910 r.). G10 — Efekty, wyniki. I1 — Drugi kosmonauta świata (nazwisko i litera imienia). I8 — Amerykańska konstrukcja lotnicza. L1 — Mąż Tierieszkowej. L11 — Polski pilot szybowcowy, w 1938 r. odznaczony medalem Lilienthala (nazwisko i litera imienia). N1 — Imię publicysty lotniczego, mgr inż. Marksa. N9 — Człowiek z widoczną wadą kręgosłupa. P1 — w dniu 4 sierpnia przyjmuje życzenia. P10 — Jest nadawcza i odbiorcza.

Pionowo: 1A — Imię Niwińskiego, pioniera lotnictwa polskiego. 1H — Klasa szybowcowa. 3A — Miasto hiszpańskie w Murcji. 3G — Drugi wicemistrz szybowcowy USA z 1963 r. (nazwisko i imię). 5A — Autor pierwszej polskiej powieści lotniczej „Balonem do bieguna" z 1893 r. 5I — Znajdują się tam prochy St. A. Poniatowskiego, patrona baloniarstwa polskiego. 7B — W 1945 r., w rejonie Kołobrzegu, dla płk. Tałdykina był to ..... lot. 7K — Autor „Chorału" i „Maratonu". (Ostatnia litera w dorysowanym polu), 9A — Warszawskie Towarzystwo Lotnicze, założone w czerwcu 1910 r. 9H — Przymiot dobrego pilota. 11A — Pierwszy radziecki pojazd kosmiczny. 11I — Pierwszy człowiek w kosmosie. 13A — Żargonowa nazwa lotniskowca. 13L — Kambodżańskie złoto. 15A — Miniatura przyrządu. 15K — „Bicz boży", król Hunów.

Litery w kratkach oznaczonych cyframi czytane kolejno od 1 do 70 dadzą dodatkowe rozwiązanie.

Opracował:
Bohdan Bieńkowski



WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

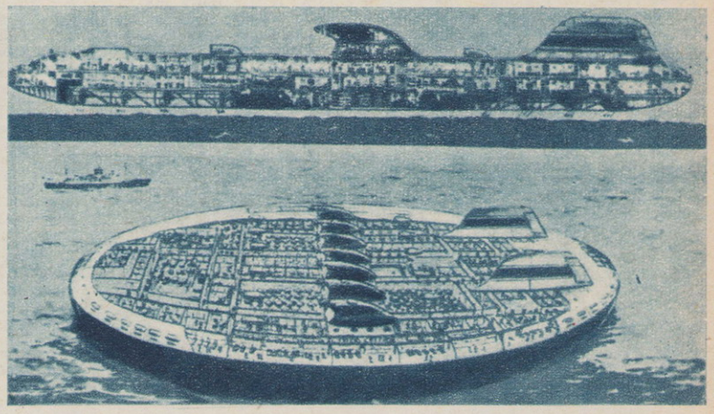
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 1901 E-58

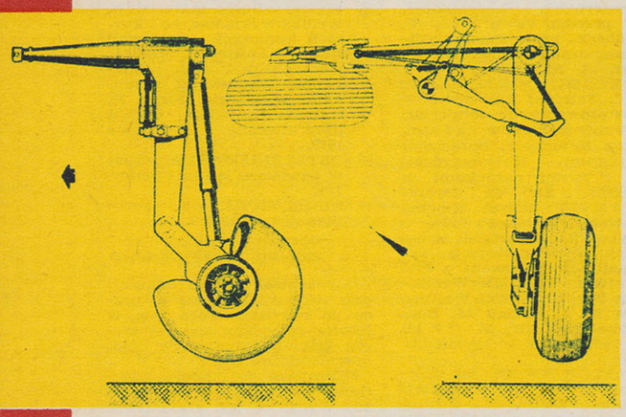
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PODUSZKOWIEC TRANSATLANTYCKI



Oto projekt wielkiego poduszkowca przyszłości opracowany przez inż. E. Paxhia z zakładów Bell. Podróż między USA i Europą ma trwać średnio 36 h.

PODWOZIE WCIĄGANE

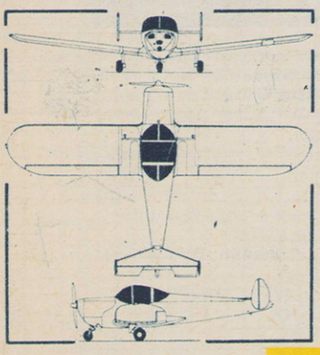


Nowy francuski samolot dyspozycyjny i turystyczny Moynet „Jupiter" został wyposażony w 3-kołowe wciągane podwozie o bardzo prostej konstrukcji. Wciągnik elektromechaniczny. Hamulce cieczowe. Opony bezdętkowe. Na rysunku z lewej podwozie główne w widoku z boku, z prawej — w widoku z przodu (kierunek wciągania — do środka).

„SENTINEL"

Jest to urządzenie półautomatyczne zwiększające bezpieczeństwo skoków z ręcznym otwarciem spadochronu stosowane w USA. Składa się ono z czujnika barometrycznego, pojemnika na baterię oraz wyzwalacza spadochronu. Na ustalonej wysokości zostaje zamknięty obwód elektryczny uruchamiający wyzwalacz spadochronu.

SAMOLOT STARY, ALE JARY

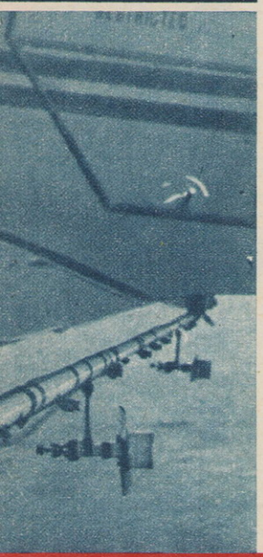


Jedne wytwórnie specjalizują się w opracowywaniu wciąż nowych prototypów, drugie zaś ulepszają przez dziesiątki lat ten sam udany typ samolotu. Przykładem może być tutaj 2-miejscowy samolot sportowy „Aircoupe" produkowany w USA od 25 lat (od 1940 r.). Zbudowano dotąd ponad 6 000 samolotów. W grudniu ub. r. ukazała się najnowsza wersja seryjna „Aircoupe" A-2. Konstrukcja metalowa. Rozpiętość — 9,15 m, długość — 6,1 m, wysokość — 1,8 m, pow. nośna — 13,25 m². Ciężar własny — 420 kG, ciężar całkowity — 650 kG, obciążenie pow. — 49 kG/m². Prędkość: max. — 205 km/h, przelotowa — 195 km/h, przeciągnięcia — 90 km/h, wznoszenia — 3,5 m/sek. Pułap — 5 200 m, zasięg — 700 km. Silnik Continental C-90 16 F o mocy 90 KM; śmigło stałe. Zapas paliwa — 90 l. Podwozie 3-kołowe, stałe. W końcu 1965 r. produkcja dzienna ma wynosić 2 samoloty A-2, a cena — 7 825 dol.

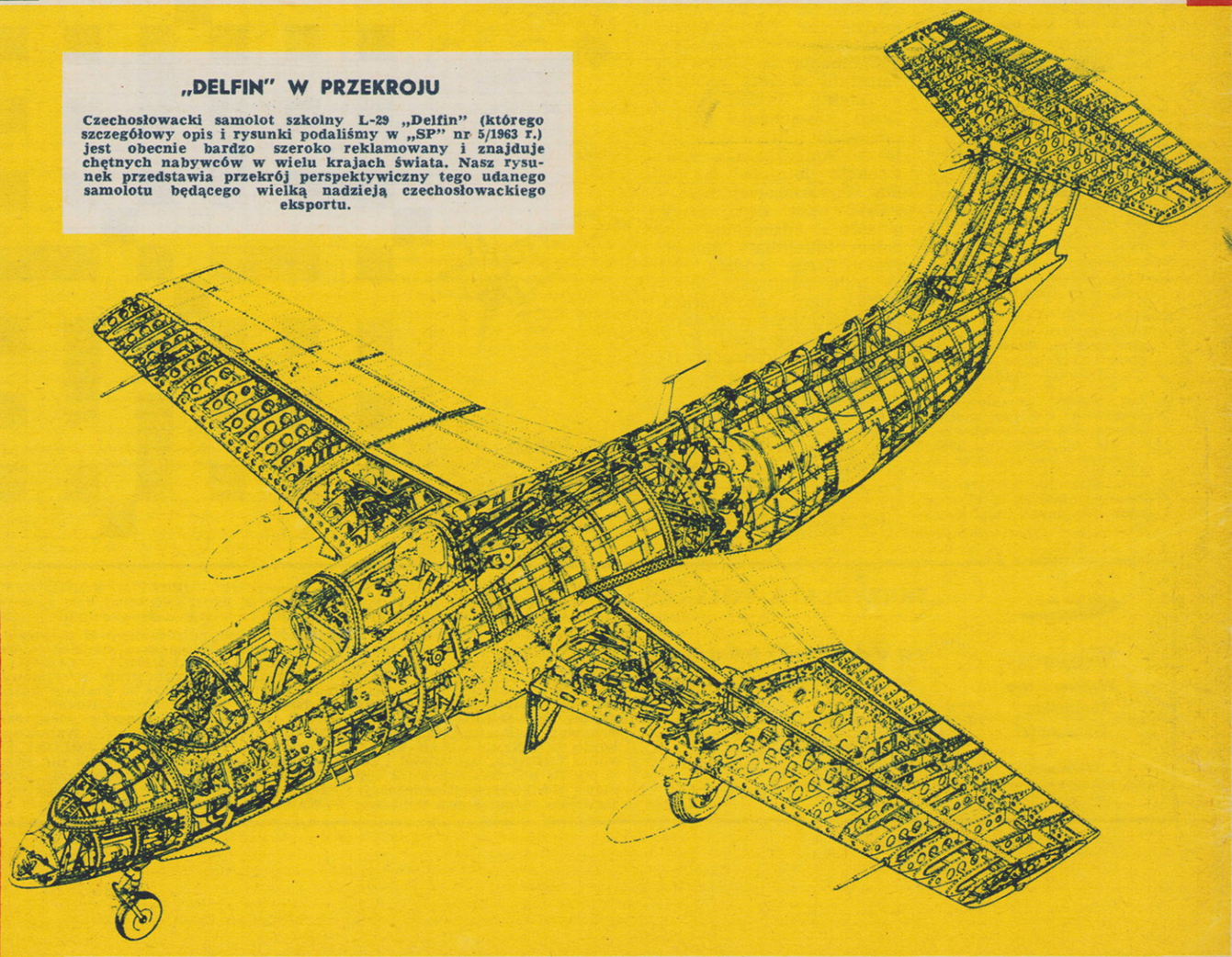
SZYBOWIEC Z PLASTYKU

Od dłuższego czasu w Finlandii trwają intensywne prace nad technologią budowy szybowców z tworzyw sztucznych. Pierwszym wynikiem tych starań był oblot w sierpniu ub. r. 1-miejscowego szybowca wyczynowego klasy standard KK-1b „Utu". Wiosną br. ma się już pojawić prototyp seryjny tego szybowca. Płat dwudźwigarowy składa się z dwóch połówek skorupowych wypełnionych w 50 proc. tworzywem piankowym. Profil NACA 63-3-618 i 63-1-612. Brak żeber. Kadłub wykonany również z dwóch skorup z wypełniaczem piankowym. Statecznik pionowy stanowi jedną całość z kadłubem.
Rozpiętość — 15,0 m, długość — 6,5 m, wysokość kadłuba — 1,0 m, pow. nośna — 11,25 m², wydłużenie — 20. Ciężar własny — 190 kG, ciężar całkowity (max.) — 300 kG, obciążenie pow. (max.) — 26,7 kG/m². Dopuszczalna prędkość max. w spokojnym powietrzu — 250 km/h.

ROZPYLACZE



Miniaturowe rozpylacze wirujące umieszczone na amerykańskim samolocie rolniczym Piper „Pawnee" (około 100 mm poniżej podskrzydłowych rur rozprowadzających ciecz z klasycznymi dyszami rozpylającymi). 4—6 takich rozpylaczy obsługuje 18—25 dysz.

„DELFIN" W PRZEKROJU

Czechosłowacki samolot szkolny L-29 „Delfin" (którego szczegółowy opis i rysunki podaliśmy w „SP" nr 5/1963 r.) jest obecnie bardzo szeroko reklamowany i znajduje chętnych nabywców w wielu krajach świata. Nasz rysunek przedstawia przekrój perspektywiczny tego udanego samolotu będącego wielką nadzieją czechosłowackiego eksportu.